BATAILLES & BLINDÉS

BATAILLES & BLINDÉS

+35 Profils & Plans

ISSN 1765-0828

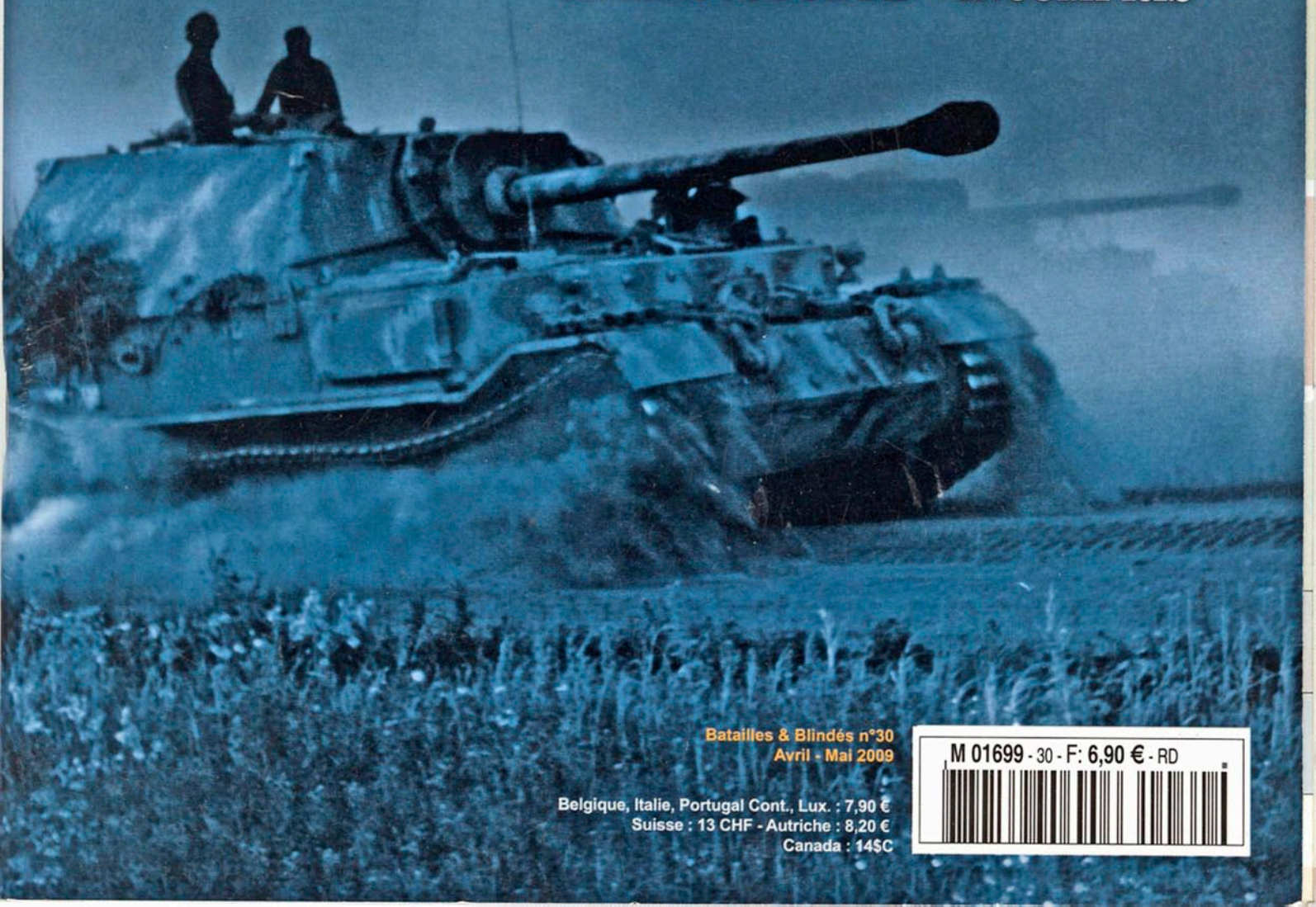
HISTOIRE DE LA GUERRE MÉCANISÉE ET DES ENGINS MILITAIRES

N°30

Exceptionnel +8 PAGES

FERDINAND ELEFANT

UN MASTODONTE « INCOMPRIS »



Batailles & Blindés n°30
Avril - Mai 2009

Belgique, Italie, Portugal Cont., Lux. : 7,90 €
Suisse : 13 CHF - Autriche : 8,20 €
Canada : 14$C

M 01699 - 30 - F: 6,90 € - RD

Découvrez toutes les publications hors-série de Caraktère actuellement en kiosque

En kiosque du 27 février au 27 avril

LIGNE DE FRONT HORS-SÉRIE N°6

ROMMEL

Vie et mort d'un maréchal

En kiosque du 05 mars au 05 mai

TNT Trucks & Tanks HORS-SÉRIE N°1

LES PANZER

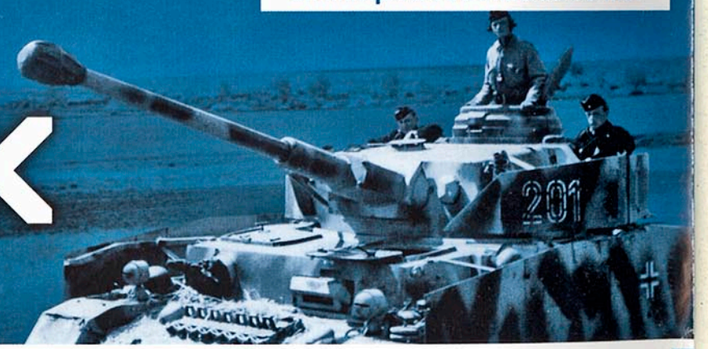
L'encyclopédie des engins et véhicules militaires allemands de la Seconde Guerre mondiale

En kiosque du 30 mars au 30 mai

BATAILLES & BLINDÉS HORS-SÉRIE N°10

KOURSK

TOME 2 : PROKHOROVKA & PINCE NORD



En kiosque du 18 avril au 18 juin

aero JOURNAL HORS-SERIE N°2

COMBATS DANS LE CIEL DE PROVENCE

Août 1944 : les opérations aériennes autour de l'opération « Dragoon »

Renseignements : **CARAKTERE** - 306, avenue du Prado - 13008 Marseille - FRANCE / Tél: 04 91 41 83 03

Commandez directement sur : www.caraktere.com

Édito

Mais où est donc passée la « Wiking » ? Annoncé à deux reprises dans le magazine, j'ai été contraint de repousser cet article, une fois de plus, car nous croulons sous les photos. Or, lorsqu'un passionné se retrouve avec des clichés rares, il a beaucoup de mal à faire le tri et à en écarter pour des questions de place. J'ai donc fait le choix de saisir une opportunité offerte par les messageries de Presse, connue dans l'édition sous le nom de code aussi barbare qu'abscond de « numéro S » (« S » pour « spécial »). Il s'agit en fait d'un numéro classique de « Batailles & Blindés », baptisé n°31S, qui viendra s'intercaler entre le n°30, que vous avez entre les mains, et le n°32 qui sortira, lui, début juin. Ce n°31S, entièrement consacré à l'histoire de la « Wiking », paraîtra dans les tous derniers jours de mai, dans vos points de vente habituels ; les abonnés le recevront sans qu'ils n'aient la moindre démarche à faire (il comptera pour un numéro). L'idée n'est pas de passer « Batailles & Blindés » en mensuel, car ce n'est techniquement pas possible, mais de s'offrir la place nécessaire pour faire les choses correctement, sans « sabrer » dans les textes, les photos et le reste. **C'est d'ailleurs cette même logique qui m'a conduit à exceptionnellement ajouter 8 pages à ce numéro, pour le même prix, pour ne pas « sacrifier » notre étude sur les « Ferdi ».**

Pour le reste, après plus de cinq ans, « Batailles & Blindés » poursuit son chemin. Mon enthousiasme et ma détermination sont intacts. Numéro après numéro, j'essaie de construire une revue proposant des sujets originaux et de mettre en avant, quand cela est possible, les récits d'Anciens, à l'instar de celui concernant les aventures de Fritz Langanke, en 1944. Parce que certains parmi vous le réclament, malgré l'apparition de la revue-sœur de « Batailles & Blindés » qu'est « Trucks & Tanks magazine », j'ai décidé de réintégrer quelques aspects techniques dans le magazine, en complément de travaux plus larges. Et puis il y a ma volonté de continuer à vulgariser les structures et les organisations des unités mécanisées et cuirassées sous forme d'organigrammes. Que les amateurs du genre se rassurent, ce n'est pas prêt de disparaître de nos colonnes, au contraire même...

Bonne lecture ! Et rendez-vous à la fin du mois de mai pour le n°31S. Moi, j'y retourne !

Yannis Kadari

Bataille & Blindés n°30
Avril - Mai 2009
ISSN : 1765-0828

Magazine bimestriel édité par
Caraktère SARL
306, avenue du Prado
13008 Marseille – France
SARL au capital de 1 000 euros
RCS de Marseille 422 047 118

www.caraktere.com

Rédaction : 04 91 74 76 67
Service Commercial : 04 91 41 83 03
Télécopie : 04 91 79 11 63
info@caraktere.com

Commission paritaire : 0410 K 86317
Dépôt légal (BNF) : à parution

Directeur de la publication et rédacteur-en-chef : Y. Kadari
Secrétaires de rédaction : Y. Mahé - C. Valence
Directeur Artistique : A. Gola
Infographie :
A. Giancaterina - M. Mioduszewska – B. Drenec
Conseillers à la rédaction : H. Cance - H. Wenkin

Responsable de la publication pour la Belgique :
Tondeur Diffusion
Avenue F. Van Kalken, 9
B–1070 Bruxelles – Belgique

Imprimé en France par / Printed in France by :
Léonce Deprez à Ruitz (62)

Batailles & Blindés n° 30

4 **1918-1930 Unité** — **TREAT'EM ROUGH !**
Les débuts des « Tanks » américains

Pour correctement appréhender la situation défavorable de l'*Armored Force*, l'Arme blindée américaine, à l'orée de la Seconde Guerre mondiale, il convient d'avoir en tête les circonstances si particulières de sa difficile naissance puis de son évolution chaotique au fil de l'entre-deux-guerres. L'histoire commence en 1917, au moment où la Maison blanche prend la décision d'entrer en guerre en Europe, aux côtés des Français et des Britanniques.

DOSSIER **FERDINAND ELEFANT**

26 **1943-1944 Technique** — **Rien ne se perd, tout se recycle…**

Depuis l'invasion de l'Union Soviétique par la *Wehrmacht*, le T-34 apparaît clairement comme l'adversaire à abattre pour la *Panzerwaffe*. Malgré de nombreuses améliorations, les engins allemands demeurent inférieurs à la machine russe. Ce n'est qu'en 1943, avec les mises en service du Tiger puis du Panther, que les Allemands reprennent le dessus. Mais ces nouveaux modèles n'arrivent au front qu'en faible nombre. En vue de l'offensive de l'été 1943, Hitler décide de faire développer un chasseur de chars lourd armé d'un *8,8cm*.

35 **1943-1945 Unité** — **Vie et mort d'un géant « incompris »**

Le Ferdinand étant disponible à 90 exemplaires, reste à l'employer au mieux de ses capacités et des intérêts de la *Wehrmacht*. Si l'idée en tant que telle est simple, nous allons voir que sa concrétisation n'ira pas sans poser de problèmes ! Hésitant entre deux rôles tactiques à attribuer à l'engin - chasseur de chars ou bien canon d'assaut lourd - les Allemands l'emploieront parfois en dépit du bon sens. Ce sera notamment le cas à Koursk, en juillet 1943, lors du baptême du feu des « Ferdi » qui débouchera sur un bien mauvais départ !

58 **1944 Front de l'Ouest** — **Juin 1944, opération « Epsom »**
Corrida pour un « Taureau »

Constituée au printemps 1941 aux ordres du *Major General* Percy Hobart, la *11th Armoured Division* est presque entièrement composée d'unités n'ayant pas connu le feu, hormis le *3rd Royal Tank Regiment*. Pour compenser cette inexpérience, sous l'égide de généraux particulièrement compétents, la division s'entraîne sans relâche pendant trois ans, dans la perspective du débarquement sur les côtes d'Europe de l'Ouest. À la fin juin 1944, elle va connaître son baptême du feu durant « Epsom », combattant contre les *Waffen-SS* protégeant la cote 112.

73 **1917 France** — **L'appareil de Louis Renault**
Le char de la victoire !

C'est en 1915, dans l'esprit du colonel Jean-Baptiste Estienne, que germe l'idée de disposer d'engins chenillés blindés capables de s'affranchir du *no man's land* pour permettre, au terme d'une grande charge, de s'emparer en quelques heures des deux premières lignes de positions allemandes. Dès cette date, de premiers contacts s'établissent avec l'industriel Louis Renault, dans la perspective de concevoir un char moyen. De cette aventure, naîtra une machine moderne pour son époque, le char léger Renault !

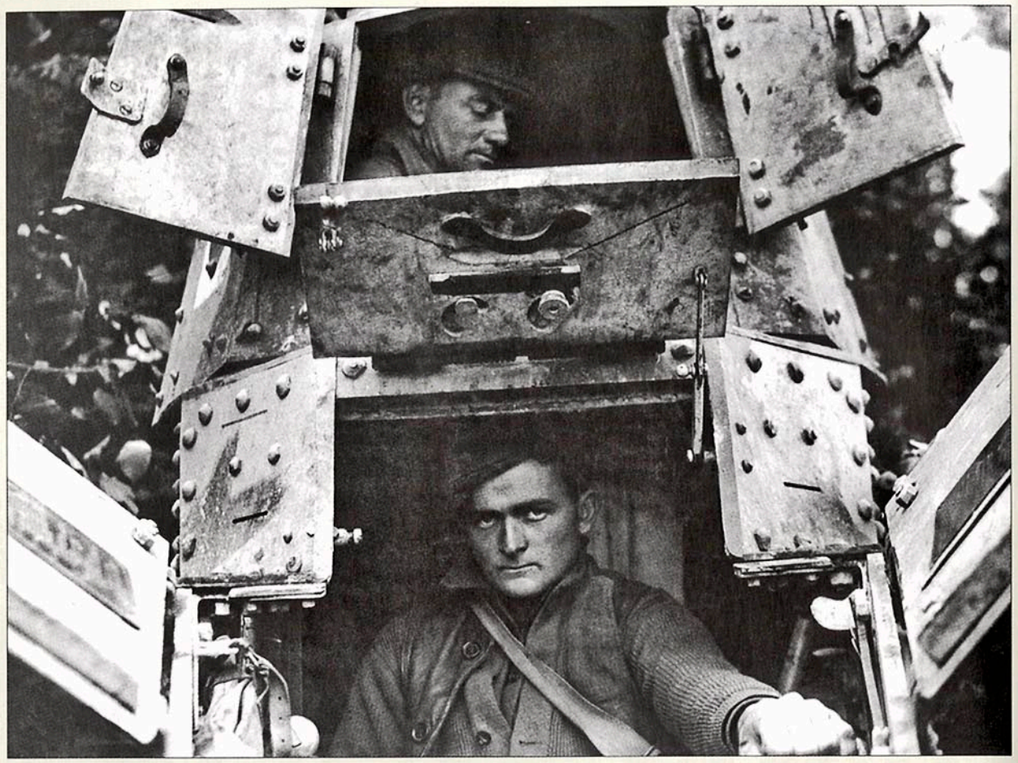
86 **1944 Front de l'Ouest** — **Le Panther se fait la belle !**
Ou la grande évasion de Fritz Langanke

Se faufiler en territoire hostile avec son char pour semer un ennemi décidé à vous réduire en miettes est une chose. Mais réaliser la même opération, en pleine offensive adverse, tout en étant à la tête de plusieurs chars et d'une colonne de véhicules hétéroclites, en est une autre ! Cet exploit, Fritz Langanke, « patron » d'un *Zug* de Panther de la « Das Reich » le réalisera à la fin juillet 1944, dans le Cotentin, alors que les Américains viennent de déclencher « Cobra » et que le front allemand se désagrège à la vitesse de l'éclair !

Dans Batailles & Blindés n° 31S à paraître le 25 mai
- Sommaire indicatif - **Dossier : l'épopée de la « Wiking »**
L'unité - ses chefs - ses campagnes - son organisation

Dans Batailles & Blindés n° 32 à paraître le 5 juin
- Sommaire indicatif - **Dossier : les *Nachtjägers* !**
Les dispositifs et tactiques de combat nocturnes allemands

© Copyright Caraktère. Toute reproduction ou représentation intégrale ou partielle, par quelque procédé que ce soit, des pages publiées dans la présente publication, faite sans l'autorisation de l'éditeur est illicite et constitue une contrefaçon. Seules sont autorisées, d'une part, les reproductions strictement réservées à l'usage du copiste et non destinées à une utilisation collective et, d'autre part, les analyses et courtes citations justifiées par le caractère spécifique ou d'information de l'œuvre dans laquelle elles sont incorporées. Loi du 11.03.1957, art. 40 et 41; Code Pénal, art. 425.



▶ À la fin de leur premier engagement, le bilan est plus qu'amer pour les tankistes américains, car pas moins de 43 chars légers Renault, soit un tiers de l'effectif engagé, gît sur le champ de bataille. Paradoxalement, seulement trois d'entre eux ont été détruits par l'ennemi, le reste étant tout bonnement tombé en panne, soit mécanique, soit d'essence !

▶ **Page de droite**
Pour palier au problème de la panne sèche, Patton ordonnera à ses équipages de chars Renault de partir au combat avec deux bidons de *55 US Gallons*, soit un peu plus de 400 litres de carburant, arrimés sur la plage arrière des machines. Une décision pour le moins risquée pour des « *Tanks* » devant évoluer sur un champ de bataille pilonné par l'artillerie ennemie et amie et parcouru en tout sens par de la mitraille et de la ferraille... Le second char de cette colonne est équipé de la sorte.

Son ordre de mission précise qu'il est en charge de tous les détails concernant la formation des unités et qu'il doit superviser les centres d'entraînement. En un mot, Rockenbach est responsable des troupes et des matériels jusqu'à ce que ces derniers rejoignent le front. Patton, dont la mission est d'étudier les méthodes d'instruction des « charistes » français est, de fait, placé sous ses ordres.

Le *Tank Service* est officiellement créé le 26 janvier 1918. Sa future doctrine d'emploi repose sur un principe tactique unique, entraînant deux corollaires techniques : la mission du char est de dégager une voie de progression pour l'infanterie pendant l'attaque. Premier corollaire : la conception des engins devra être optimisée dans ce seul but. Second corollaire : les chars devront disposer d'un blindage et des capacités motrices nécessaires pour s'affranchir d'un terrain bouleversé, organisé pour la défensive et battu par des mitrailleuses et des canons. De ce fait, au départ, les unités cuirassées américaines sont considérées comme mettant en œuvre des engins du Génie et sont donc logiquement affectées à cette arme. Une première unité, le *(Tank Service) 65th Engineers*, est formée le 18 février 1918, à Camp Upton, à Long Island, dans l'état de New-York. Toutefois, la vision américaine évolue vite et, en mars, le *Tank Service* devient une branche officielle de l'*Army* pour être finalement baptisé *US Tank Corps*.

Mais revenons à la fin de l'année 1917 car la tâche qui attend les pionniers américains est énorme. Trois choses urgentes sont à faire : créer les écoles et les centres d'entraînement, définir les besoins en personnels et enfin obtenir les premiers engins. La mise en chantier de cette gageure se fait immédiatement. Au mois de février 1918, dans la Marne, Patton met en place une école pour chars légers Renault à Bourg, à proximité de Langres. Au départ, faute d'engins, des maquettes en bois surmontées de mitrailleuses Hotchkiss remplacent les « *Tanks* ». Pour l'entraînement au tir sur cible fixe des 500 premiers volontaires, les chaos du terrain sont simulés par un dispositif à bascule. Les 10 premiers engins arrivent le 21 mars. Ils sont bientôt suivis de 15 autres en mai. En juin, deux bataillons sont à l'entraînement avec un parc blindé de 144 appareils.

À la même période, un autre officier prometteur, un certain Dwight Eisenhower, s'occupe du centre d'entraînement de Camp Meade, dans le Maryland. Il prend en charge le *65th Engineers* servant d'ossature pour la formation du *1st Heavy Tank Bataillon* qui se met en route pour l'Europe le 26 mars 1918. Au total, l'*US Tank Corps* va enrôler 925 officiers et 13 911 sous-officiers et hommes de troupe pendant la Grande Guerre.

▶ Ce tankiste du *326th Tank Battalion* tente de remonter dans son char embourbé pendant les manœuvres de septembre 1918. Notez le camouflage quatre tons et les marquages tactiques à « la française » sur les flancs de la tourelle. Un as de carreau à l'intérieur d'un carré blanc indique que le char appartient au *3rd Platoon* de la *A Company*.

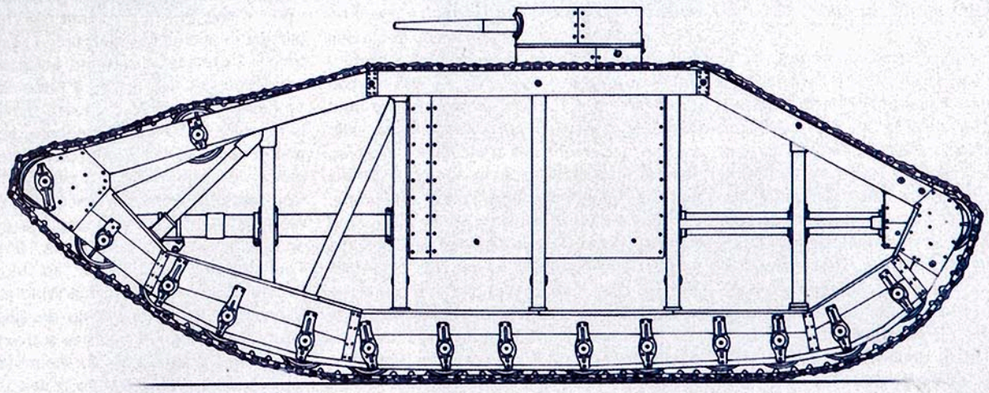
DES ÉQUIPAGES... MAIS PAS DE CHARS !

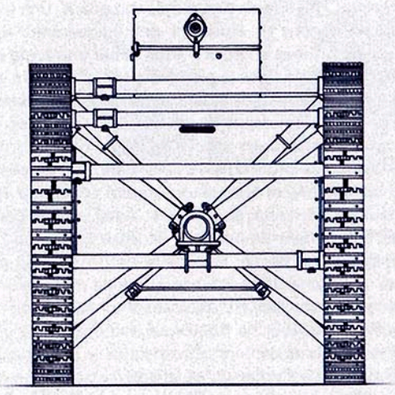
Pour ce qui est du matériel, au départ, il n'y a pas d'autre alternative que de l'obtenir des alliés. Les Britanniques consentent à fournir 45 de leurs précieux *Mk. V*, à la condition *sine qua non* qu'ils soient utilisés dans leur secteur du front. Les Français se montrent plus généreux, en fournissant 150 chars légers Renault [FT-17 dans la nomenclature de l'industriel – NdlR] que les Américains peuvent engager où bon leur semble. Ces limitations numériques, imposées par les franco-britanniques, démontrent clairement la nécessité pour l'*US Tank Corps* de disposer d'appareils de fabrication nationale. D'autant que les plans initiaux de septembre 1917 envisagent la constitution de cinq bataillons lourds et vingt légers, ce qui nécessite un nombre considérable de blindés. Des besoins qui seront par ailleurs revus à la hausse au mois de mai 1918, quand il sera prévu de créer des brigades composées de deux bataillons légers et d'un lourd. Notons que la France, très heureuse de voir les « *Doughboys* » se battre sur son sol, fournira au total 514 chars Renault aux Américains avant la fin du conflit.

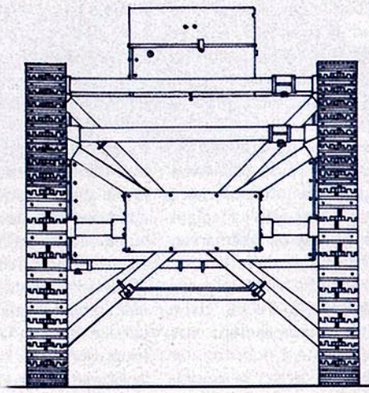
Pour sa part, John Pershing insiste pour que les États-Unis produisent leurs propres machines. Ses vues se comprennent d'autant plus aisément que dépendre entièrement de l'étranger pour façonner une nouvelle Arme est une lacune stratégique de taille. D'autant plus que les premiers chars, qu'ils soient britanniques, français ou même allemands, descendent tous d'un ancêtre commun : le tracteur Holt. Or, cette firme est implantée sur le continent américain, à Peoria, dans l'Illinois ! C'est donc tout naturellement vers elle que les regards se tournent pour trouver une solution au problème qu'est la fourniture d'un « *Tank* » de fabrication nationale.

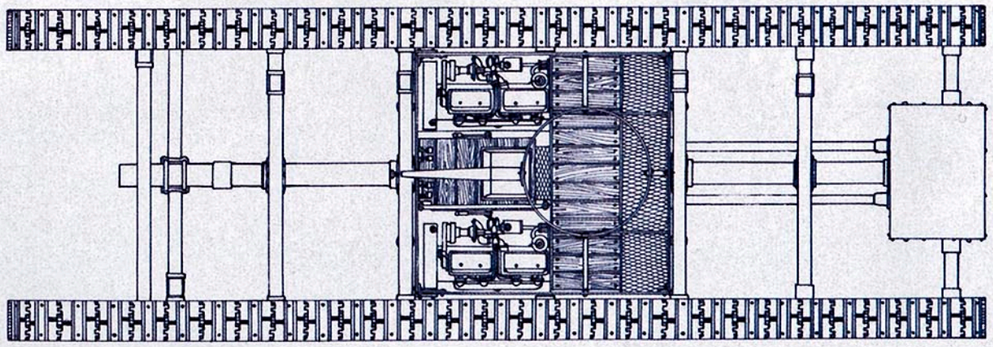
Dans le courant de l'année 1916, Holt a déjà assemblé un premier prototype. Il s'agit d'un engin à trois roues dont deux agricoles situées sur l'avant. Chacune est mue par un moteur Doble à vapeur produite par la combustion de kérosène. À l'arrière, trois roues de petit diamètre et une plaque sont censées aider au franchissement des tranchées. Le projet, comme tous ceux basés sur le principe des roues de grand diamètre testés en Europe, est un échec complet. Après cinquante mètres, l'engin s'enlise lamentablement sur le terrain de l'Aberdeen *Proving Ground*. Aussi étrange que cela puisse paraître, la firme américaine n'a pas voulu utiliser d'emblée son invention pourtant à la base de tous les chars du monde : la chenille. Pour son second essai, les ingénieurs modifient le train de roulement du célèbre tracteur Holt. Le prototype conçu en 1917 est plus classique. Il s'agit d'une caisse blindée biseautée vers l'avant où est installé un canon de montagne Vickers de 75mm. Les flancs sont défendus par deux mitrailleuses en sabord de 7,62mm. Les barbotins sont situés à l'arrière. Ils sont animés par une chaîne d'éléments électromécaniques avec, en tête, un moteur à essence General Electric de 90cv. Celui-ci entraîne une génératrice qui alimente deux moteurs électriques. Le pilote guide son char, baptisé Holt *Gas-Electric Tank*, par l'intermédiaire de rhéostats qui font varier l'intensité du courant aux bornes de ces éléments, modulant ainsi la vitesse de rotation des barbotins et donc celle des chenilles. Classiquement, en jouant sur la vitesse de l'une des deux chenilles, l'on arrive à faire pivoter la machine par ripages successifs dans la direction voulue. La solution est d'une grande souplesse d'emploi car elle limite la fatigue de l'unique chauffeur [Rappelons que sur les « *Tanks* » anglais de la Grande Guerre, il était nécessaire d'avoir deux pilotes, les *Gearmen* – NdlR] mais elle engendre une grosse surcharge pondérale. En effet, le Holt *Gas-Electric Tank* pèse beaucoup plus lourd que ne l'avaient prévu ses concepteurs : 25 tonnes. Le rapport poids/puissance est de ce fait très limité, à peine 3,5cv par tonne, ce qui réduit la vitesse maximale de la machine à 10km/h. Et encore, sur terrain plat et sec. Ces faiblesses, combinées à l'absence de suspension et à une garde au sol trop faible, grèvent la mobilité de l'engin qui ne satisfait pas les militaires. Le projet est abandonné au début de l'année 1918.

Toujours en 1918, c'est au tour de la Pioneer Tractor Company de Winona, dans le Minnesota, de s'essayer au développement d'un char, en bénéficiant des subventions de l'*Army* qui ne lésine pas sur les moyens pour enfin trouver une monture à ses tankistes. L'idée de départ est de mettre au point un appareil de la même classe que les *Mk. IV* et *V* britanniques mais pesant nettement moins lourd, coûtant moins cher à produire, notamment en termes de matières premières, et plus aisé, donc plus rapide, à assembler. Pour ce faire, les ingénieurs ont la curieuse idée de concevoir un mécano géant, une machine dont la structure est uniquement faite de tubes en acier – fournis par une firme spécialisée dans la plomberie ! – reliés entre eux par de simples soudures, la caisse n'existant tout bonnement pas et les deux chenilles venant s'enrouler autour de l'ensemble ! Le nom de ce prototype semblant sorti du cerveau d'un savant fou est tout trouvé : *Skeleton Tank* ou le « char squelette ». Ainsi, seul le compartiment de combat, situé au centre de l'engin, est blindé. Il accueille un pilote et un chef de char faisant aussi office de mitrailleur. Il sert une *Cal.30*. Avec ses 9 tonnes et son moteur Beaver de 50cv relié à une boîte de vitesses littéralement « suspendue » dans l'armature de l'appareil, ce dernier atteint une vitesse de pointe de l'ordre de 11km/h sur route.



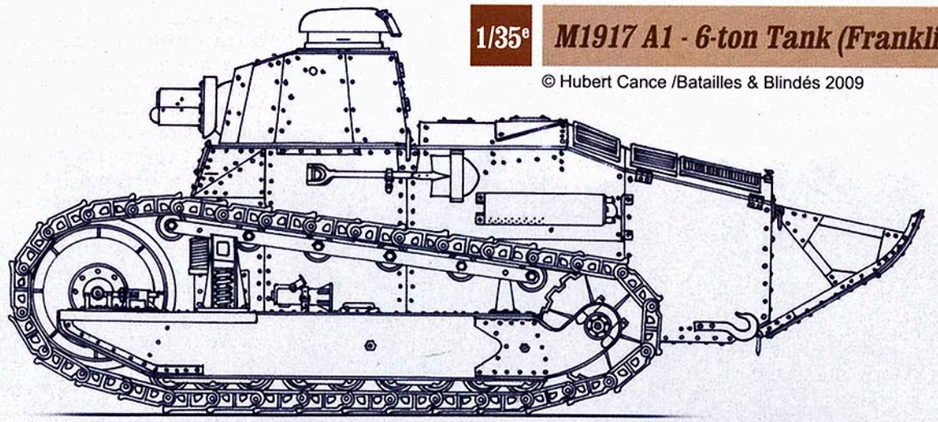






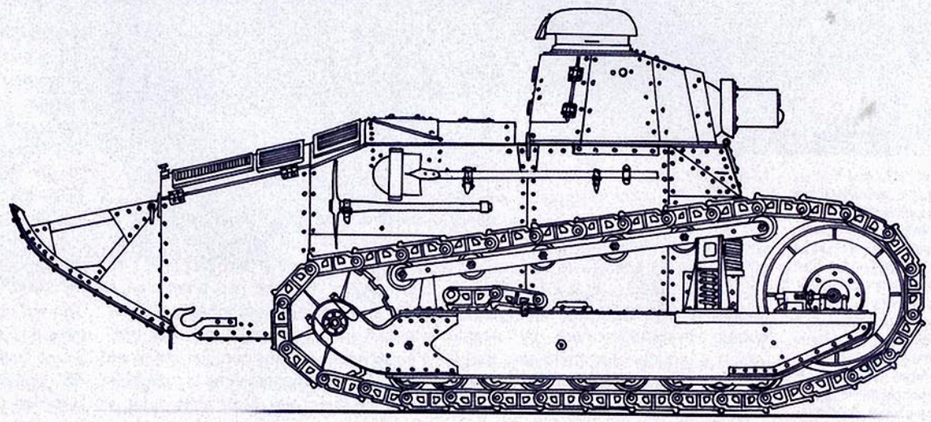
Pioneer Tractor Co. « Skeleton Tank » 1/48e

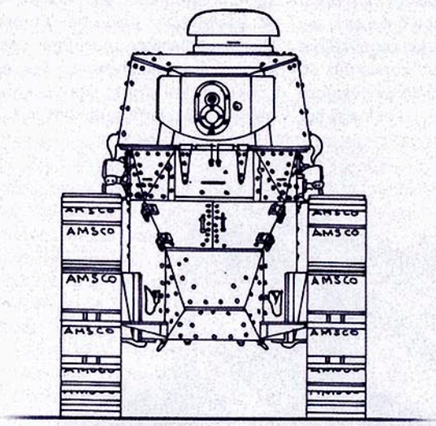
© Hubert Cance /Batailles & Blindés 2009

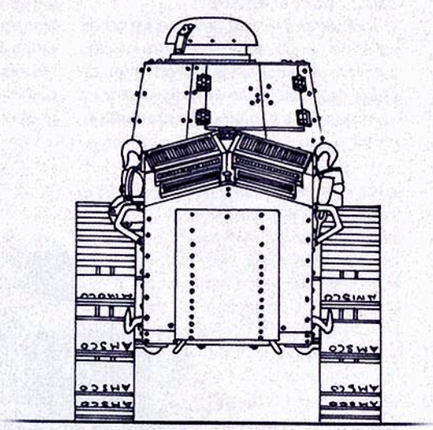


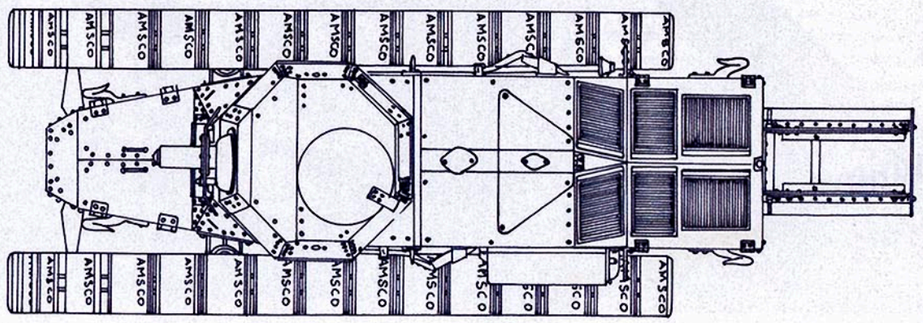
1/35e M1917 A1 - 6-ton Tank (Franklin Engine)

© Hubert Cance /Batailles & Blindés 2009









▲ M1917 *Light Tank* ou le char léger Renault à la « sauce américaine ». À l'issue de la Grande Guerre, ces machines vont surtout être ventilées au sein des *Light Tank Companies*, elles-mêmes incorporées dans les unités d'infanterie à partir de 1921, à la suite de la promulgation du *National Defense Act* instituant le contrôle de l'Infanterie sur les chars. À ce sujet, l'insigne arboré par cet engin sur sa tourelle est révélateur de la situation de dépendance des tankistes vis-à-vis des fantassins, puisqu'il s'agit d'un char stylisé de type *Mk.V* britannique reposant sur deux fusils entrecroisés... Tout un symbole !

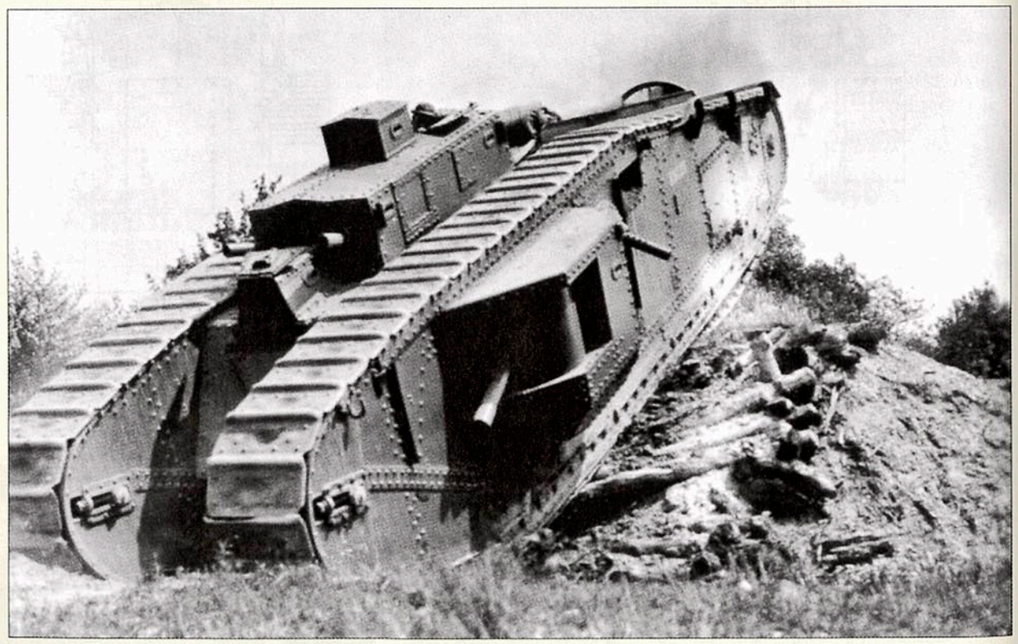
Malgré les arguments des dirigeants de la Pioneer Tractor Company, prétendant que les obus ennemis pourraient traverser la machine de part en part sans l'endommager (*sic*) et qu'envoyés en kits en Europe, les « *Doughboys* » pourraient monter leurs chars sur le champ de bataille avec une simple lampe à souder, les militaires américains se montrent dubitatifs, au point de refuser de passer commande. Ainsi s'achève la courte carrière du *Skeleton Tank*... mort et enterré !

L'urgence prévalant, la seule façon de sortir de l'impasse pour les Américains est alors de rationaliser la production de chars des trois alliés afin de mettre en commun leurs capacités de production.

L'AIDE DU « VIEUX CONTINENT »

Comme l'industrie américaine peine à concevoir un appareil national, Washington prend le parti de construire des engins français et britanniques sous licence. Le petit char de Louis Renault est choisi pour mener à bien l'expérience. Un jeu complet de plans et quatre exemplaires de la machine sont envoyés aux États-Unis pour y permettre leur « clonage ». Toutefois, les choses ne se déroulent pas aussi bien que prévu. Pour commencer, les cotes des plans sont portées en système métrique et doivent être converties en unités de mesure anglo-saxonnes pour pouvoir passer en phase d'usinage sur un outillage gradué dans ce système. En outre, il faut savoir que les premiers chars français sont construits d'une manière presque artisanale, avec de petites variations entre les modèles, et par divers sous-traitants qui ne procèdent pas toujours de la même manière. Ceci rend la vie très difficile aux ingénieurs américains chargés de mettre en place une production à la chaîne et standardisée. Le moteur Renault de 18cv est l'organe de l'engin qui comprend le plus de pièces différentes. Le reconstruire, après en avoir converti les plans en système de mesure anglo-saxon, est impossible dans les délais impartis. L'*US Tank Corps* ayant un besoin urgent en chars, les planificateurs optent pour un moteur de construction locale de marque Buda, ce qui implique une légère modification du niveau supérieur du compartiment moteur, juste derrière la tourelle. En dépit des efforts déployés, seuls 64 exemplaires, de ce que l'on va appeler le *Six-Ton Tank* ou M1917 *Light Tank*, seront assemblés avant la fin du conflit. Environ dix d'entre eux fouleront de leurs chenilles le sol du vieux continent sans toutefois avoir le temps de prendre part aux combats. Le *Six-Ton* est un engin important dans l'histoire de l'Arme blindée américaine car il sera finalement construit à raison de 950 unités, formant entre autre l'ossature des *Light Tank Battalions* jusque dans les années 30.

La construction de chars lourds nécessite aussi l'aide des Européens. Elle est planifiée par une commission anglo-américaine. Le but est de conjuguer les efforts des trois grandes nations en guerre que sont la France,



▶ Un mastodonte dans ses œuvres ! Le *Mark VIII International Tank*, également appelé « Liberty », dispose des derniers raffinements intégrés sur les chars rhomboédriques nés lors de la Der des Ders, notamment un poste blindé surélevé pour le chef de char qui peut ainsi plus facilement coordonner l'action de son engin avec celle des autres. Ces engins, impressionnants de puissance, resteront en dotation au sein de l'*US Army*, notamment au *67th Infantry Regiment (Heavy Tanks)*, jusqu'en 1935 environ. Retirés du service actif, ils ne seront ferraillés que dans le courant de l'année 1940.

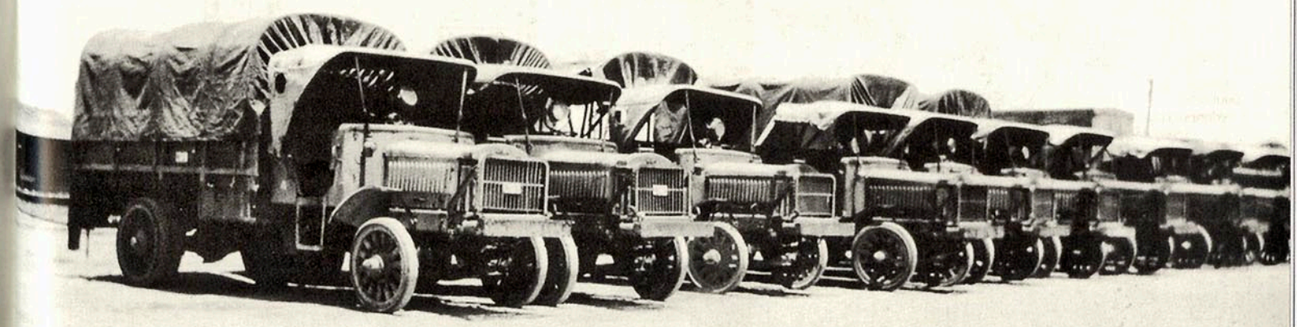
◀ Les chenilles sont le talon d'Achille des chars. Aussi, pour les longs trajets et les étapes de liaison, ils doivent être transportés par camion, comme ici. Remarquez la queue de franchissement de ce M1917 déposée sur sa plage moteur, ce afin de permettre son embarquement sur un camion Mack *5-Ton*. L'insigne porté sur la tourelle du « Tank » est celui d'une *National Guard Light Tank Company*.
Archives Caraktère
Coll. Kadari

les États-Unis et la Grande-Bretagne pour produire 1 500 chars *Mk. VIII* ou « Liberty ». L'idée est d'installer un site de production dans le centre de la France, à Neuvy-Pailloux, dans l'Indre, et de répartir les tâches entre les alliés. Les Britanniques se chargeront du blindage, de l'armement et du train de roulement. Quant aux Français, ils fourniront les infrastructures ainsi qu'une partie des ouvriers qualifiés nécessaires et diverses matières premières, tandis que les Américains s'occuperont des organes mécaniques, dont le moteur. Ce dernier est du type Liberty, initialement conçu pour l'aviation. Au moment de l'Armistice, seul le prototype est terminé. Le programme international est alors annulé et les pièces envoyées en Amérique. Au total, cent exemplaires seront finalement assemblés aux Etats-Unis, à partir des éléments produits. Toutefois, les moteurs étant attribués en priorité à l'aviation, les chars recevront des V12 Ricardo de 300cv. Ces engins constitueront l'épine dorsale des *Heavy Tank Battalions* jusqu'en 1932.

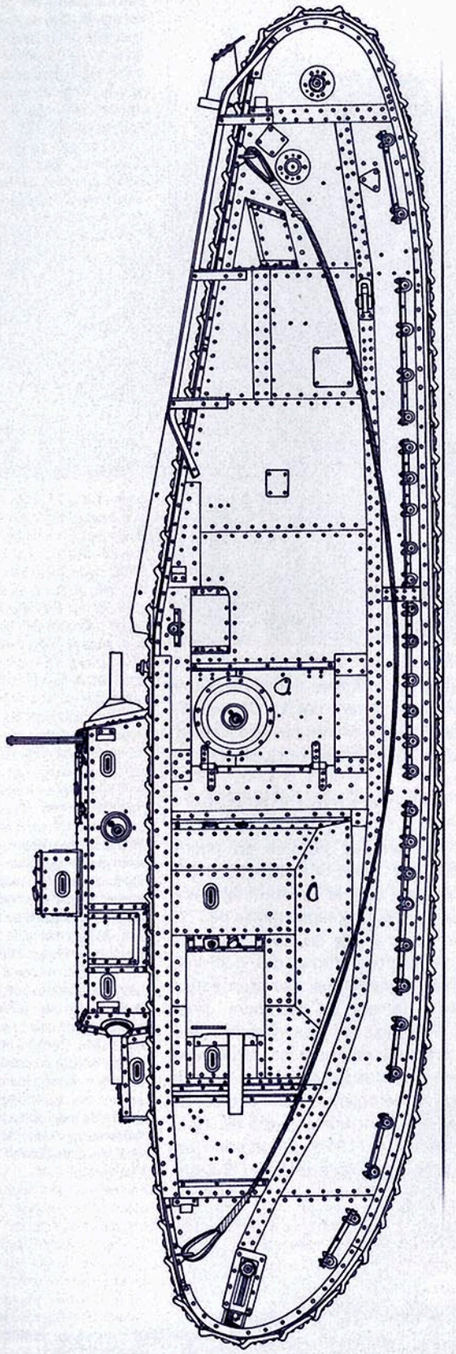
En Amérique même, il faut attendre le mois d'août 1918 pour qu'un civil soit mis à la tête de la production des chars. La firme Ford, capable de produire à la chaîne des véhicules en grande série, accepte de concevoir un engin léger biplace de 3 tonnes animé par un duo de moteurs du célèbre modèle T. Le train de roulement reprend la morphologie générale du char Renault avec une grande roue tendeuse à l'avant et une queue de franchissement. La machine, désignée M1918 dans la nomenclature de l'*Army* ou « *Special Tractor* » chez Ford, est armée d'une mitrailleuse *Cal.30* placée à gauche, en casemate. Mitrailleur et pilote sont assis côte à côte. La mobilité du petit engin capable d'atteindre 13km/h satisfait les militaires qui passent une commande portant sur 15 000 exemplaires ! Mais la fin de la guerre survient et seuls 15 engins seront produits.

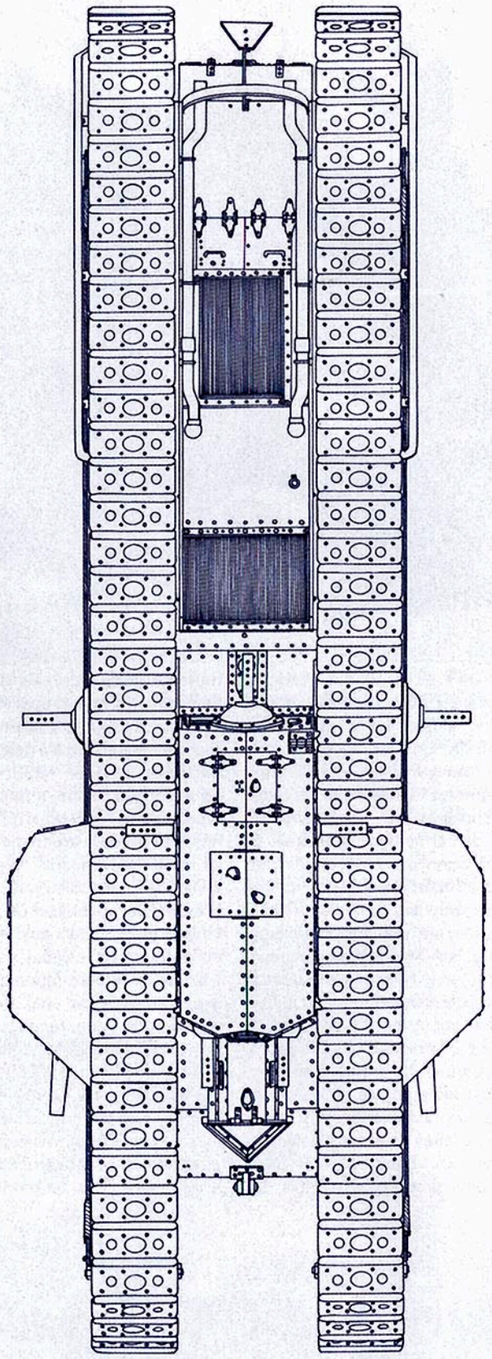
UNE EXPÉRIENCE LIMITÉE

Compte tenu de l'entrée en guerre tardive des États-Unis et des délais nécessaires pour la constitution d'une force blindée, les responsables de l'*US Tank Corps* n'ont eu que peu d'opportunités pour étudier des doctrines d'emploi innovantes, se contentant le plus souvent de reprendre celles des Français et des Britanniques. Les premiers combats des équipages américains sous le commandement de Patton se déroulent dans le secteur du saillant de Saint-Mihiel, entre les 12 et 15 septembre 1918. L'opération est conduite sous l'égide de la *1st US Army*.



▼ L'ossature mécanique de la queue logistique du *Tank Corps* est en majorité constituée par des camions Liberty Standard B de trois tonnes. Pas moins de 7 500 d'entre eux étaient déployés en France au moment de l'Armistice. Après-guerre, ils continueront bien sûr à être massivement utilisés aux États-Unis. Certains seront même encore en dotation dans la *National Guard* au moment de l'entrée en guerre du pays après le raid meurtrier de Pearl Harbor !
Archives Caraktère
Coll. Kadari

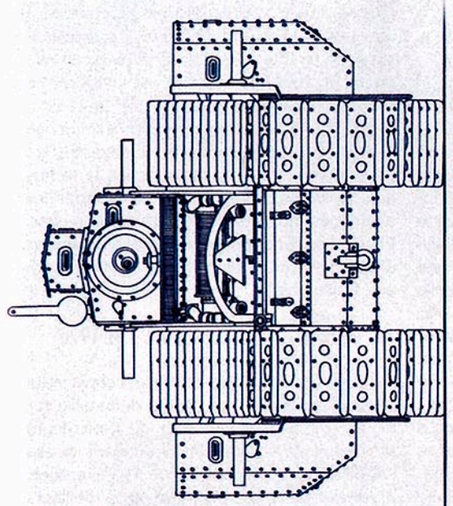


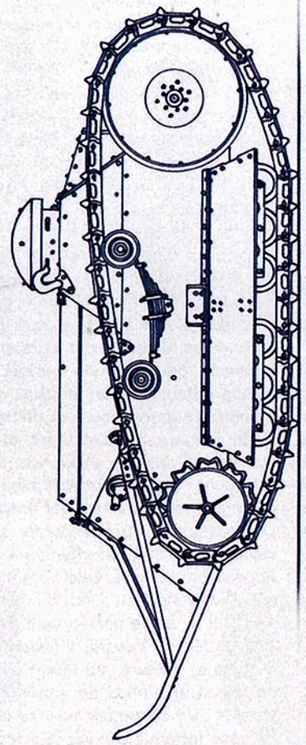


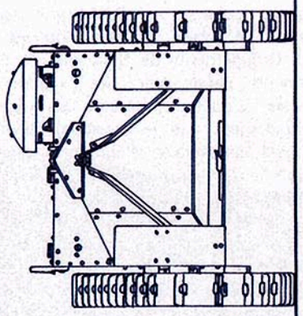
Heavy Tank Mk.VIII « International » / « Liberty »

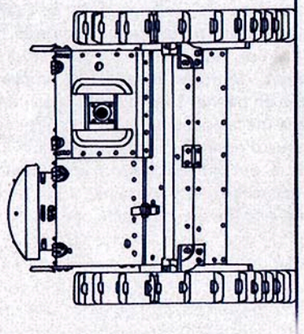
1/35e

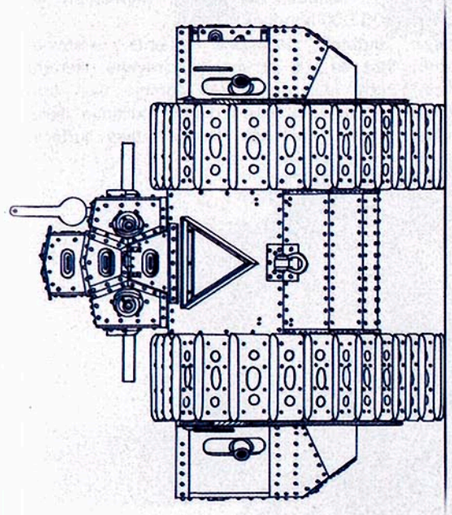
© Hubert Cance /Batailles & Blindés 2009





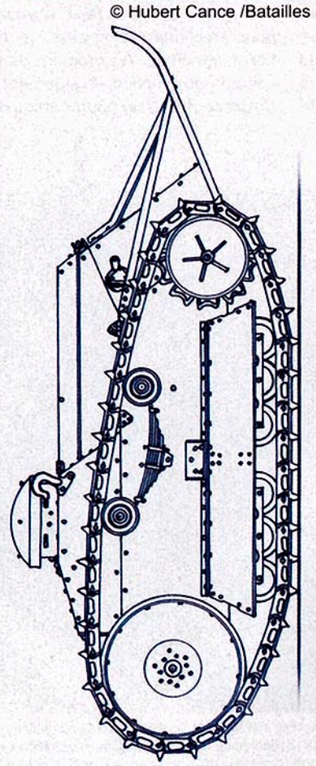


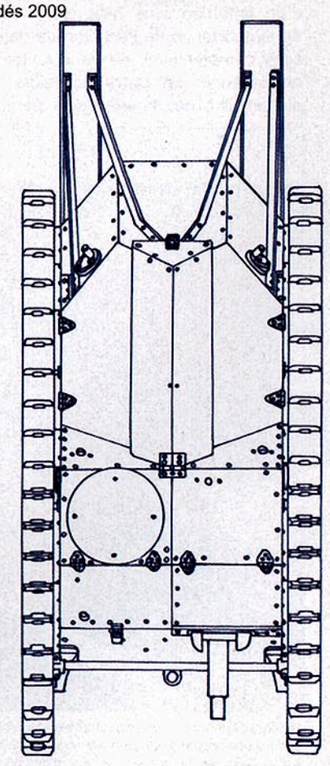




1/35e M1918 Ford 3-ton Light Tank

© Hubert Cance /Batailles & Blindés 2009





À cette occasion, la *304th Tank Brigade* aligne 174 chars Renault appuyés par deux Groupements de Schneider et Saint-Chamond servis par des « charistes » français. L'opération atteint ses objectifs si rapidement que le président Raymond Poincaré adressera le télégramme suivant à Wilson : « *Je ne veux pas attendre la fin des opérations engagées par l'Armée américaine pour vous féliciter, Monsieur le Président, d'une victoire dont la première étape est déjà brillamment franchie. Les magnifiques divisions du général Pershing, fraternellement secondées par les troupes françaises, viennent de libérer, avec un admirable entrain, les villes et les villages lorrains qui gémissaient depuis quatre ans sous le joug de l'ennemi.* »

En dépit de ces félicitations, le bilan est amer pour l'*US Tank Corps* car pas moins de 43 appareils, soit un quart de l'effectif engagé, gisent sur le champ de bataille. Trois d'entre eux, seulement, ont été détruits par l'ennemi, le reste étant tout simplement tombé en panne. La principale raison de ces ennuis mécaniques est à rechercher dans le manque d'essence car le convoi de ravitaillement a été bloqué par un encombrement sur son itinéraire. Ce « couac » permettra à l'Armée allemande de battre en retraite sans craindre une poursuite des « *Tanks* » qui aurait pu s'avérer dangereuse pour elle. Du fait de l'avance victorieuse, pour la plupart, ces chars pourront être remis en service afin de participer à l'offensive Meuse-Argonne, le 26 septembre 1918. Toutefois, cette expérience malheureuse fera réfléchir Patton qui prendra la mesure de l'impérieuse nécessité d'un entretien sans faille des machines et de l'importance de l'échelon de dépannage, sans compter avec de bons ravitaillements en essence. En outre, le faible taux de disponibilité des chars légers français aura une influence directe sur l'organisation des futures unités de *Light Tanks* qui compteront 25 chars par compagnie, soit trois pelotons de cinq engins en plus d'une section d'état-major qui comprendra 10 appareils ; l'un d'entre eux sera un char-TSF, les neuf autres servant à monter en ligne pour pallier aux déficiences mécaniques des éléments constituant les pelotons. Cette organisation particulière aux Américains perdurera jusqu'à l'arrivée des chars légers M2, beaucoup plus fiables, dans les années 30.

Pour ce qui est des bataillons de chars lourds, la situation n'est guère plus encourageante. Le *301st Heavy Tank Battalion* arrive au Royaume-Uni en avril 1918 pour y être instruit à la « sauce anglaise ». Les instructeurs de sa Majesté sont légèrement décontenancés par l'attitude parfois désinvolte et bon enfant de leurs cousins du nouveau monde. Toutefois, ceux-ci démontrent une réelle volonté de s'instruire et une belle alacrité. Ils arrivent en France sur des *Mk. V** qui ont la particularité d'avoir une caisse rallongée pour diminuer leur pression au sol. Conformément aux accords anglo-américains, cette unité est affectée à la *1st Tank Brigade* britannique. Leur baptême du feu a lieu en Argonne, au début du mois d'octobre 1918. Il se solde par un véritable désastre. Dès le départ, l'affaire s'engage mal, l'axe d'attaque passant au cœur d'un champ de mines et d'obus de mortiers enterrés... Les *Mk. V** affrontent ensuite une ligne de défense fortement tenue. Sur les 34 engins engagés, seuls dix reviendront du front.

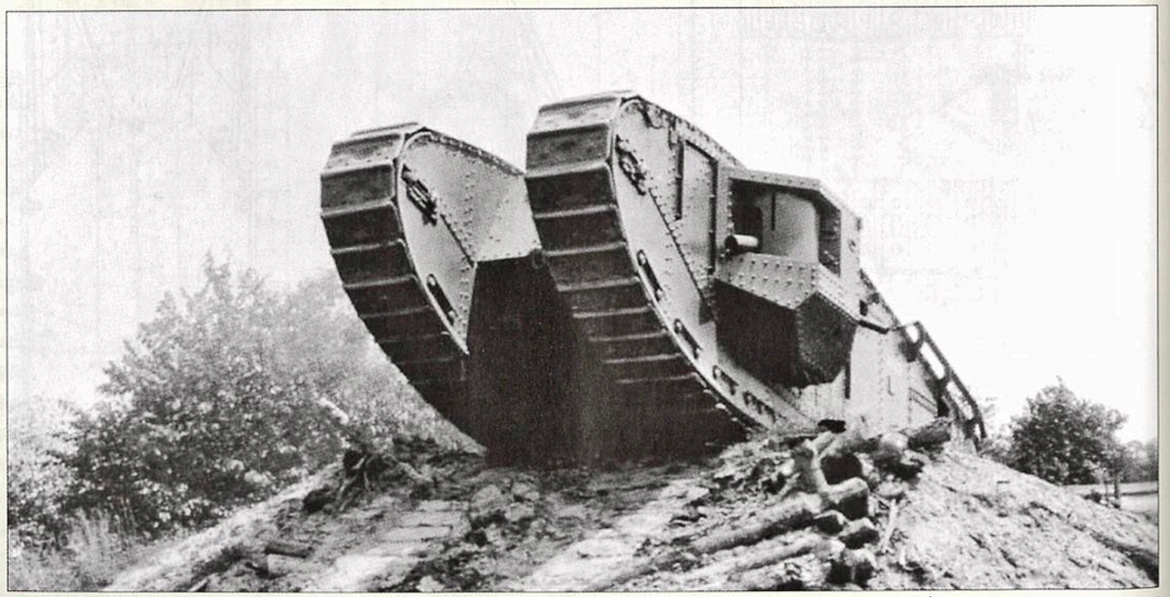
En dépit des tentatives de Patton et de Rockenbach, nommé commandant en chef des unités de l'*US Tank Corps* en France, pour améliorer les choses, le taux d'attrition reste élevé. Au moment de l'Armistice, soit en deux mois d'engagement, l'*US Tank Corps* souffre d'un pourcentage de pertes de 123%, ce qui signifie que l'ensemble de ces engins a été perdu un peu plus d'une fois. Seulement 27 appareils ont été détruits par l'action de l'ennemi, principalement par des tirs d'artillerie ou des mines. Il ne reste plus que 30 chars opérationnels. En outre, sur les 23 405 engins commandés aux industriels par Washington, seuls 400 ont effectivement été assemblés.

Au regard de ce bilan, il n'est pas étonnant que les généraux et politiciens américains, Pershing en tête, aient les plus grands doutes quant à l'efficacité réelle de cette arme nouvelle sur le champ de bataille. En réalité, la guerre s'arrête au moment où l'expérience indique la voie à suivre pour résoudre les problèmes, ce qui ne laissera pas le temps aux tankistes américains de démontrer les avantages apportés par l'emploi du char. Et, de fait, une longue traversée du désert s'annonce pour les tenants du « *Tank* » aux États-Unis.

LE *NATIONAL DEFENSE ACT* DE 1920

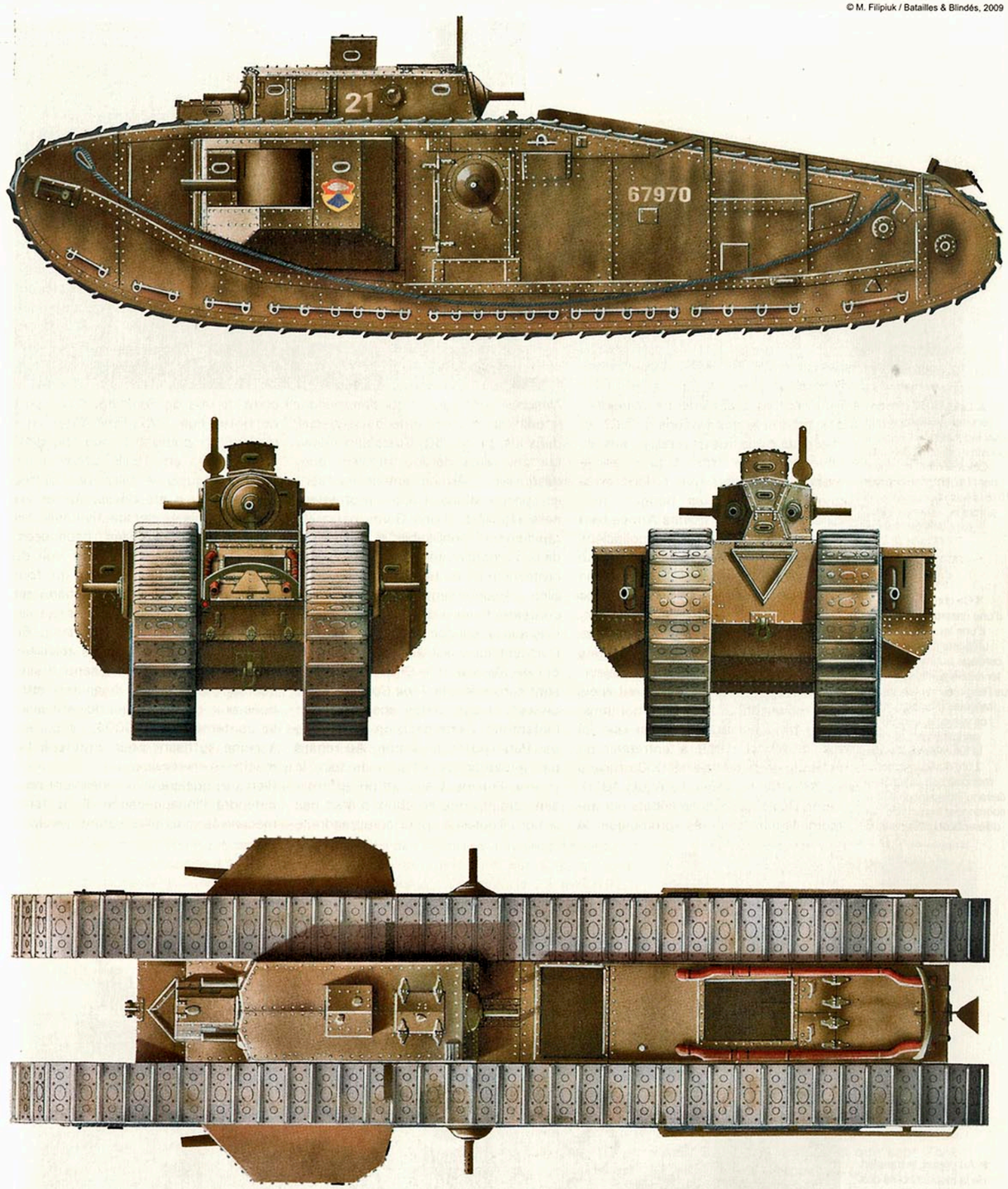
Au sortir des hostilités, l'*Army* est consciente de ce que sera le futur champ de bataille sur lequel elle sera engagée et du haut degré de technicité qu'elle devra acquérir si elle souhaite être crédible face à d'éventuels adversaires. Cette vision préfigure d'ailleurs les opérations de la Seconde Guerre mondiale durant laquelle, chars, canons automoteurs, avions et postes radio joueront les premiers rôles. Pour développer et entretenir une telle Armée, les planificateurs estiment qu'il faudrait un effectif permanent de 600 000 hommes.

Toutefois, politiciens influents, personnalités en vue et simples citoyens rejettent cette idée considérée comme bien trop coûteuse, d'autant que la politique isolationniste ne tarde pas à refaire surface.



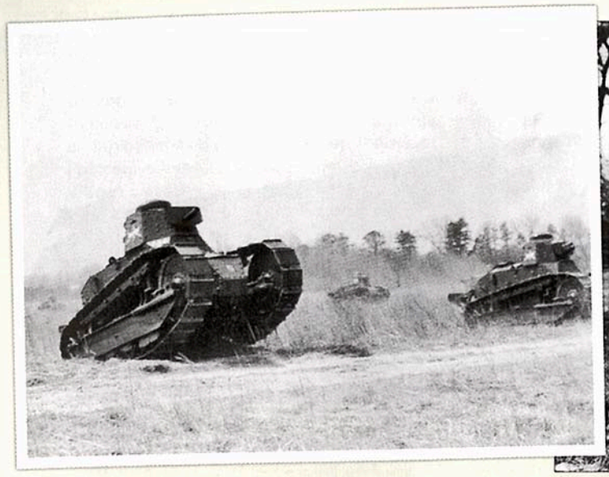
▲ Malgré l'annulation du programme anglo-américain du char international, un total de cent exemplaires de ces *Mark VIII* seront assemblés aux États-Unis. Les moteurs Liberty étant attribués en priorité à l'aviation, les engins recevront des V12 Ricardo de 300 chevaux. Ces machines constitueront alors l'épine dorsale des *Heavy Tank Battalions* jusqu'en 1932, date à laquelle ils seront progressivement retirés du service actif ; opération qui s'achèvera en 1935. Archives Caraktère - Coll. Kadari

© M. Filipiuk / Batailles & Blindés, 2009



Heavy Tank Mk. VIII International / « Liberty »
Vehicle Lineal Number : 21
Vehicle Registration number : 67970
67th Infantry Regiment (Heavy Tanks)
F Company
Fort Benning, États-Unis, 1934

Cet engin sera retiré du service actif en 1935 et ferraillé en 1940



▲ Les M1917 sont des versions américaines du char léger français Renault construites aux États-Unis. Officiellement acceptés par l'*US Army* en octobre 1918, seuls dix exemplaires auront eu le temps d'être expédiés en France.

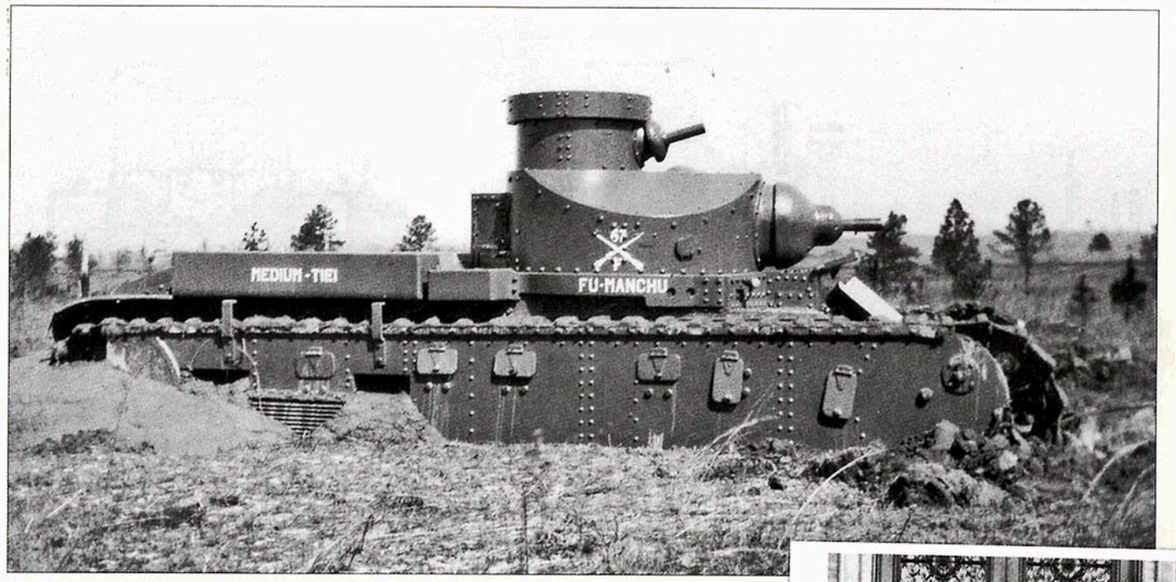
◥ Ce char TSF, équipé d'une casemate à la place d'une tourelle, emporte un poste radio. Le large cerclage autour de la roue tendeuse semble indiquer que l'engin est de fabrication française (Renault). Avec ce véhicule, la radio fait son premier pas dans la future Arme blindée. Lors du second conflit mondial, son usage sera devenu indispensable pour coordonner les actions des différents engins et unités.

En effet, les États-Unis ne rejoignent pas la Société des Nations ou SDN et l'homme de la rue n'accepte pas de payer pour faire régner la paix dans le monde. Le Congrès veut donc drastiquement limiter les budgets militaires. Comme une grande Armée bien équipée est onéreuse, les politiciens recherchent un moyen de répondre à une double exigence : entretenir une armée nationale économique limitée en effectifs et pouvoir, le cas échéant, mettre rapidement sur pied une force capable de défendre les intérêts fédéraux en cas de conflit majeur. Après avoir démobilisé en neuf mois pas moins de 3 250 000 hommes, l'*US Army* est autorisée par une loi du 28 février 1919 à entretenir un effectif permanent de 19 000 officiers et 205 000 hommes. Le 4 juin 1920, après plusieurs mois de débats contradictoires, le Congrès promulgue le *National Defense Act* qui déterminera la politique militaire américaine jusque dans les années 50. Ces dispositions, qui ont force de loi, stipulent que, désormais, l'Armée américaine sera composée d'une troupe professionnelle régulière, d'une Garde nationale rapidement mobilisable et disposant de son propre matériel et d'une réserve civile instruite en temps de paix.

Bien évidemment, dans un tel contexte, l'avenir des nouveaux matériels mis en service pendant la Der des Ders est lui aussi âprement discuté. Si l'*Air Service* et le *Chemical Service* sont conservés, le *Tank Corps* est, lui, dissout et ses unités absorbées par l'Infanterie. Cette décision a été prise par Pershing en personne. Au regard de l'évolution de « l'art » de faire la guerre, l'on peut aujourd'hui affirmer sans crainte que ce choix n'était pas le bon. Toutefois, pour comprendre le point de vue de Pershing, il convient de noter que l'*US Tank Corps* n'a réellement combattu que pendant deux mois, en 1918. Deux mois durant lesquels le bilan des pertes en matériels a été désastreux et les résultats, mis en perspective avec les ressources industrielles dépensées, peu concluants. Le point de vue de la France et de l'Angleterre, qui font figure de pionnières en la matière, est également en faveur de l'assujettissement des chars à l'Infanterie. En 1921, les coupes sombres réalisées dans les budgets réduisent drastiquement les moyens financiers attribués aux « *Tanks* » qui doivent alors se contenter de 79 000$, ce qui est à peine suffisant pour entretenir les machines en service.

Bien sûr, quelques voix s'élèvent pour défendre l'indépendance d'une force mécanisée mais elles seront systématiquement muselées, à l'exemple de Dwight Eisenhower qui, alors capitaine, publie plusieurs études dans l'*Infantry Journal* en s'attachant à démontrer le réel potentiel du char. Une « liberté d'esprit » qui lui vaudra d'être convoqué par ses chefs qui ne lui laisseront guère le choix : soit il cesse de publier ses idées, soit il se retrouve face à une cour martiale. Eisenhower se pliera alors aux instructions de ses supérieurs. « Converti » à la toute puissance de l'Infanterie pour sauver sa carrière, il écrira en 1925, « *qu'il est évident que le char ne pourra jamais prendre le pas sur les missions de l'infanterie* » et que « *les tanks donneront tout leur potentiel en appui de l'infanterie.* » Macarthur, futur héros de la guerre du Pacifique et qui se fait lui aussi l'avocat des chars, ainsi que Patton rentreront à leur tour dans le rang.

▶ Au départ, le transfert de la responsabilité des chars vers l'Infanterie ne change pas la donne quant aux tableaux officiels des effectifs. En 1927, Les *Light Tank Battalions* disposent toujours de trois compagnies comptant 25 M1917. Ici, les petits « *Tanks* » américains font une démonstration de force à l'occasion de la visite de plusieurs membres du Congrès.



▲ Le T1 *Medium Tank* est un engin expérimental destiné à explorer la validité du concept des chars moyens. Son cahier des charges étant basé sur des recommandations datant de 1921, l'engin est dépassé avant même d'avoir commencé sa carrière... Cet exemplaire de la version T1E1, baptisé « Fu-Manchu », est équipé d'un moteur Liberty. Il sert au sein de la *F Company* du *67th Infantry Regiment (Heavy Tank)*. Archives Caraktère. Coll. Kadari

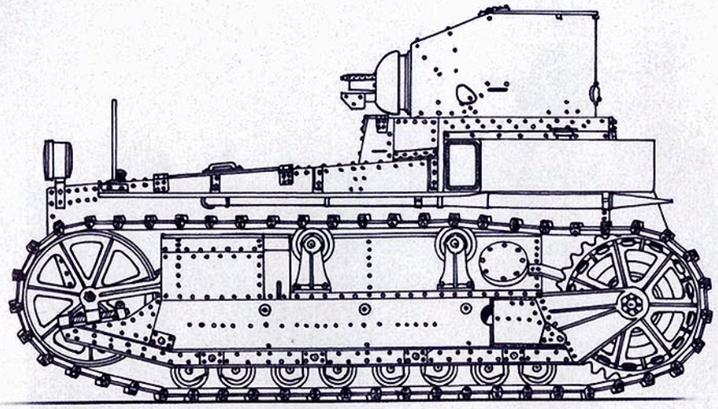
L'INFANTERIE IMPOSE SES VUES

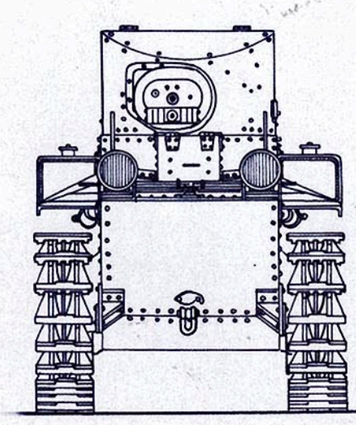
Pendant que se déroulent les discussions au sujet de l'avenir des chars, les concepteurs continuent leur travail. En 1919, juste avant la dissolution du *Tank Corps*, le *Major* Carlson est chargé de définir les spécifications du futur appareil américain et d'écrire un rapport à ce sujet. Cet officier, qui a été partie prenante dans le projet « Liberty », a bien en tête la vision britannique de l'avenir des « *Tanks* ». Il connaît en particulier l'idée du plan 1919 de Fuller qui préconise la construction de chars moyens et rapides capables de percer les lignes ennemies et d'exploiter en profondeur. Carlson suggère donc le développement de deux modèles. L'un, léger, pesant 5 tonnes, l'autre, moyen, d'un poids de 20 à 30 tonnes. Ce dernier doit être armé d'un tube de *6 Pounder* (57mm) et d'une mitrailleuse. L'arsenal de Rock Island se met au travail et sort le M1921 capable d'atteindre 13km/h. Il est suivi d'un modèle amélioré, le M1922, qui approche les 20km/h. Mais désormais, c'est aux responsables de l'Infanterie de décider des grandes orientations portant sur le développement des matériels blindés. Considérés par les fantassins comme étant d'une importance moindre, les « *Tanks* » deviennent des matériels de second plan, tout juste bons à épater les foules lors des meetings organisés par l'Armée pour récolter des fonds pour ses œuvres caritatives. Le Département du Matériel de l'Infanterie demande à approuver les vues de Carlson. C'est ainsi qu'après de longues délibérations, le 22 avril 1922, l'état-major général réaffirme son credo : « *La mission primordiale du char est d'assurer l'avance ininterrompue des fantassins pendant l'attaque. Sa taille, son armement, sa vitesse et tout son environnement doivent conduire à cet objectif final.* » On retrouve ici l'influence rayonnante de la doctrine militaire française qui continue à peser de tout son poids outre-Atlantique. Aussi, suivant l'exemple français, seuls deux types d'engins seront construits : des chars légers pesant 5 tonnes et des chars moyens ne pouvant excéder les 15 tonnes. Les limitations de poids ne sont pas choisies au hasard. En effet, les 5 tonnes représentent le poids maximum permettant le transport par camion, tandis que les 15 tonnes sont le maximum supporté par les passerelles du Génie.

Le budget est si étriqué que les planificateurs renoncent même à l'idée de renouveler le matériel obsolète mis en service au sortir de la Grande Guerre. L'argent est dépensé pour maintenir ces engins en service, garantir le stockage des véhicules non utilisés et, enfin, pour développer des prototypes qui ne doivent pas être construits en série à l'image des T1E1 *Light Tank* et M1921 *Medium Tank* « A ».

Les unités subissent un sort comparable à celui de leurs montures et, dès le début de l'été 1921, il ne reste plus que sept *Tank Bataillons* de trois types : les *Light*, en totalité constitués de M1917 *Light Tanks*, les unités composites, ayant un organigramme similaire aux *Light Battalions* mais comportant une compagnie de chars lourds de type *Mk. VIII* « Liberty » en lieu et place d'une compagnie de légers, et les *Heavy Tank Battalions*. Les *Light Tank Battalions* comptent trois compagnies de 24 engins et une de transmission, soit 73 chars. Groupés par trois, ils forment un régiment comportant 249 « *Tanks* ».

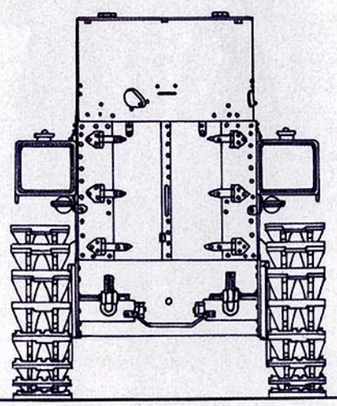
▲ Le jeune *Captain* Dwight Eisenhower (ici avec son épouse) publie plusieurs études dans l'*Infantry Journal*. Dans ses articles, il s'attache à démontrer le potentiel du char. Mais ses idées dérangent. Convoqué par un supérieur, il est sommé de mettre un terme à ses articles.

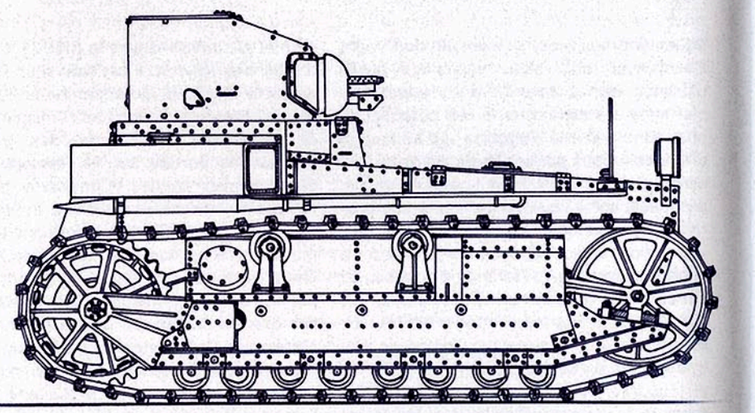


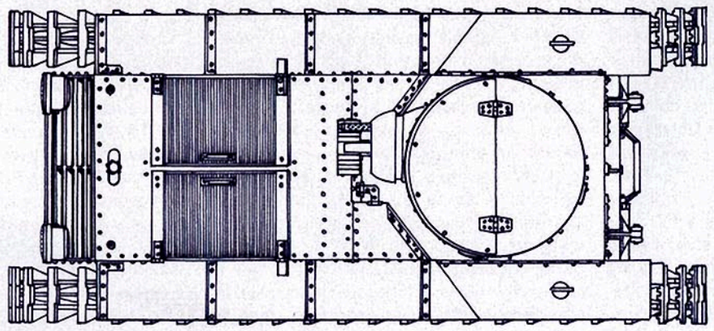


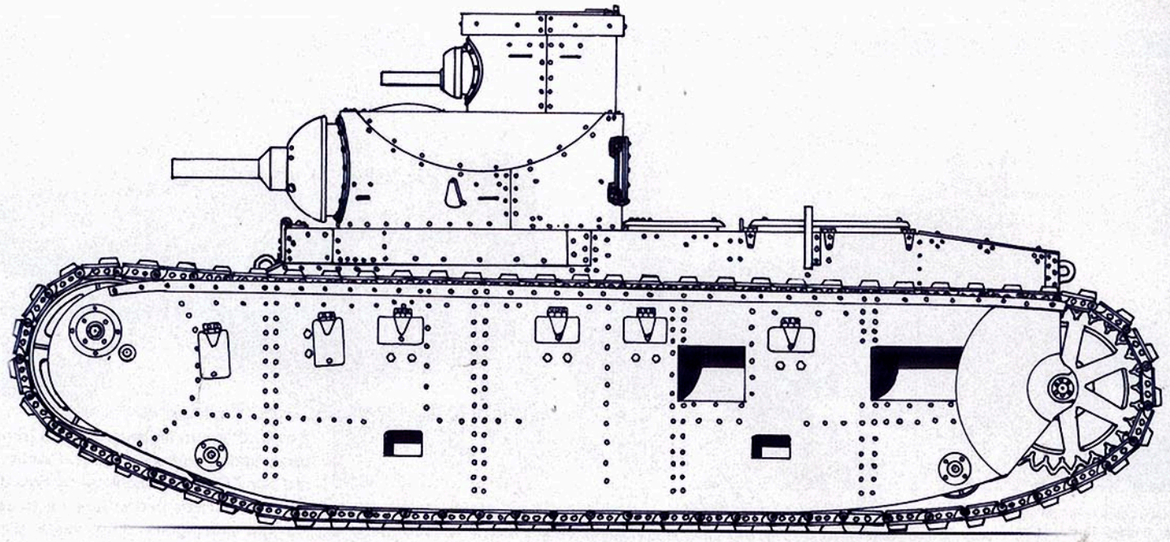
Light Tank T1E1 — 1/35e

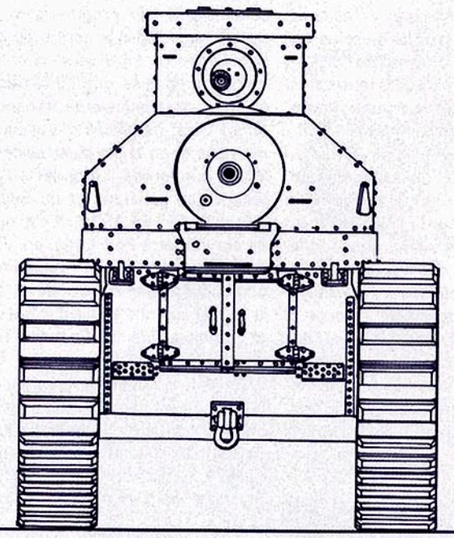
© Hubert Cance /Batailles & Blindés 2009

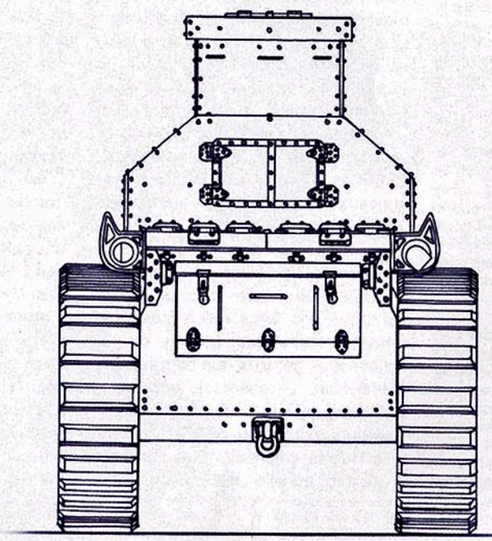






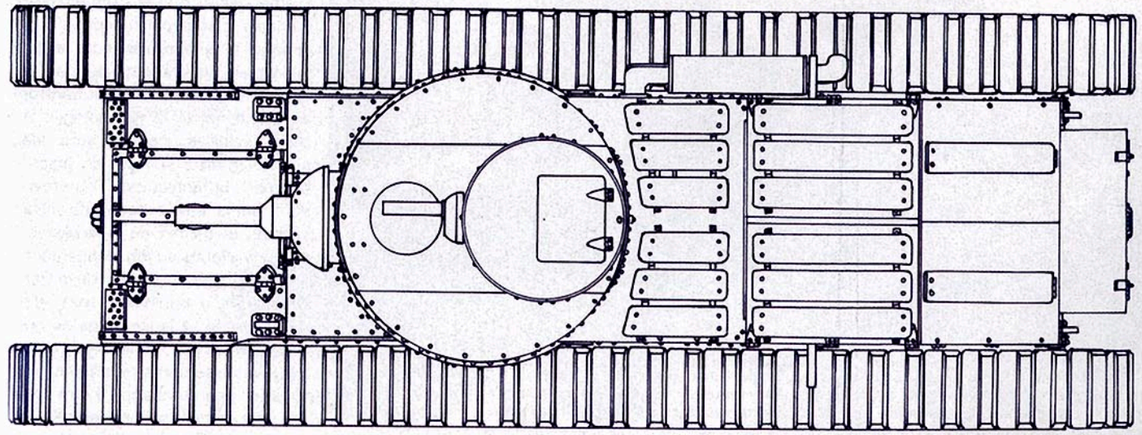


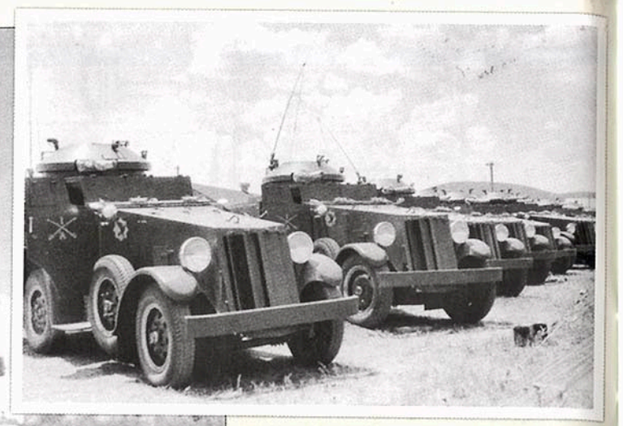




1/35e Medium Tank M1921 - Medium «A» Tank n°1

© Hubert Cance /Batailles & Blindés 2009



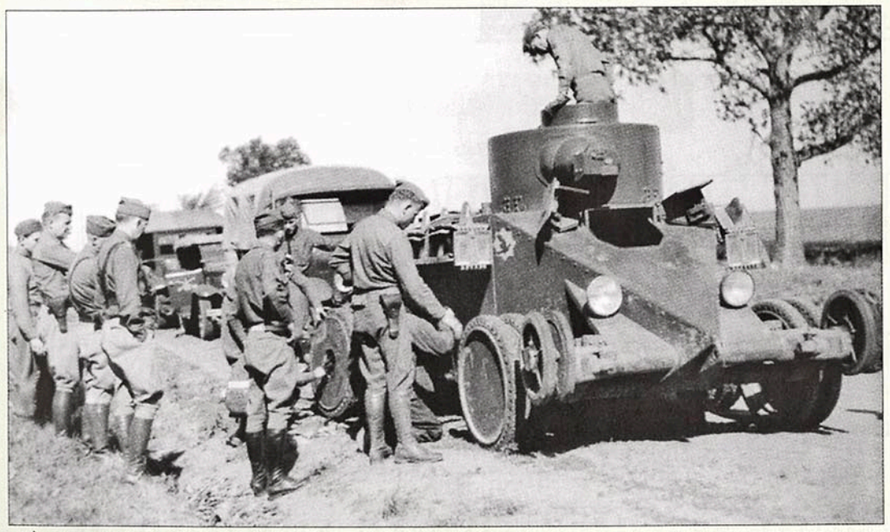


▲ Deux prototypes de cet engin, baptisé *Armored Car* T4, sont construits par la James Cunnigham Son & Co en 1931. Standardisés pour être construit en série à l'arsenal de Rock Island, les véhicules, désormais appelés M1, disposent de deux mitrailleuses *Cal. 30* et d'une *Cal. 50* servies par un équipage de trois hommes. La M1 représentera un bon en avant pour la *Cavalry Mechanized* américaine, une révolution, puisqu'elle permettra aux cavaliers de se défaire pour partie de leurs chevaux !

◥ Ces *Armored Cars* M1 appartiennent au *1st Cavalry Regiment (Mech)*. Cette unité est sous-équipée au moment de sa mise sur pied : outre quinze engins de ce type, elle ne dispose que de dix autres véhicules divers.

En pratique, le troisième bataillon n'est pas activé. Les *Heavy Tank Battalions* incorporent des *Mk. VIII* mais ils voient rapidement leur force de frappe diminuer, passant de 73 à 45 engins. Le reste des bataillons est « éclaté » pour fournir une compagnie de chars légers aux six divisions d'infanterie de l'armée régulière, tandis que treize autres sont attribuées à la Garde nationale. La Cavalerie en reste pour l'instant à ses chevaux et à quelques automobiles armées de mitrailleuses.

Du point de vue doctrinal, les Américains louchent du côté de la Grande-Bretagne qui, en 1927, constitue une force mécanisée expérimentale telle que prônée par les visionnaires géniaux que sont Fuller et Liddell-Hart. Le spectacle des grands exercices menés dans les plaines de Salisbury pousse le Secrétaire d'État à la Guerre américain, Dwight Davis, à tenter pareille expérience outre-Atlantique. Ce qui est chose faite l'année suivante, à Camp Meade, dans le Maryland. L'objectif est de déterminer les doctrines d'emploi des « *Tanks* », desquelles découleront les besoins en matériels. Outre les chars et de l'artillerie motorisée, environ 3 000 fantassins prennent part au test grandeur nature qui se déroule devant un parterre d'officiels, dont des membres du Congrès. C'est aussi à cette occasion qu'une grande nouveauté est introduite au sein de l'*Army* : pour la première fois, un peloton de cavalerie abandonne ses chevaux pour des véhicules blindés. Cette unité baptisée « *Provisional Platoon, 1st Armored Car Troop* » a été formée le 15 février 1928, à Fort Myer, en Virginie, afin de participer à ces exercices de nouvelle génération. Les dix véhicules sont équipés de plaques de blindage d'à peine 4mm, ce qui est considéré comme tout juste suffisant pour arrêter des balles de fusil. Armés d'une mitrailleuse de 7,62mm, ces engins prennent le nom d'*Armoured Car T1*. Les enseignements tirés de ces manœuvres permettent de tracer les grandes lignes d'un vaste plan de mécanisation pour l'Armée. Les conclusions, très progressistes, poussent à rapprocher le centre de gravité de l'Armée de terre vers les chars. Le rapport préconise que l'Infanterie soit équipée de véhicules de transport, de *Scout Cars*, de pièces d'artillerie automotrices et de chars plus rapides, tant légers que lourds. Le projet a l'assentiment des généraux et du Secrétaire d'État Davis. En 1930, il est ordonné de constituer à Fort Eutis, en Virginie, une nouvelle force expérimentale pour développer les doctrines liées à la mécanisation. Elle est placée sous la responsabilité du *Brigadier General* Adna Chaffee. Ce dernier décide d'améliorer la cohésion de l'ensemble, en retirant les chars lourds « Liberty », beaucoup trop lents à son goût. Avec cette unité, l'ancêtre lointaine de l'*Armored Division* de la Seconde Guerre mondiale vient de naître.

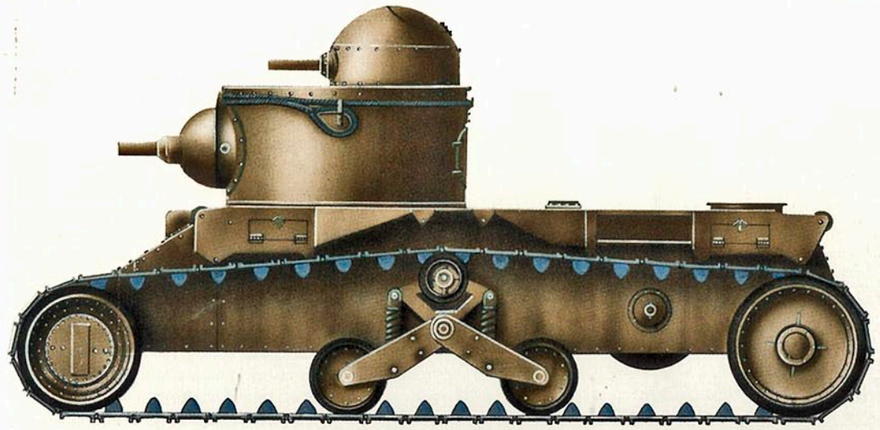


▲ À son arrivé sur route, le T3 (ici une T1 *(Christie) Combat Car* car l'engin appartient à la Cavalerie) a la particularité de pouvoir déchausser ses chenilles. L'opération ne prend qu'une trentaine de minutes et autorise le blindé à rouler jusqu'à 113 km/h sur ses roues ! Cette particularité lui permet en outre d'éviter une usure prématurée de ses chenilles. Nous sommes ici avec le *1st Cavalry Regiment (Mecz)* de Fort Knox, dans les années 30.

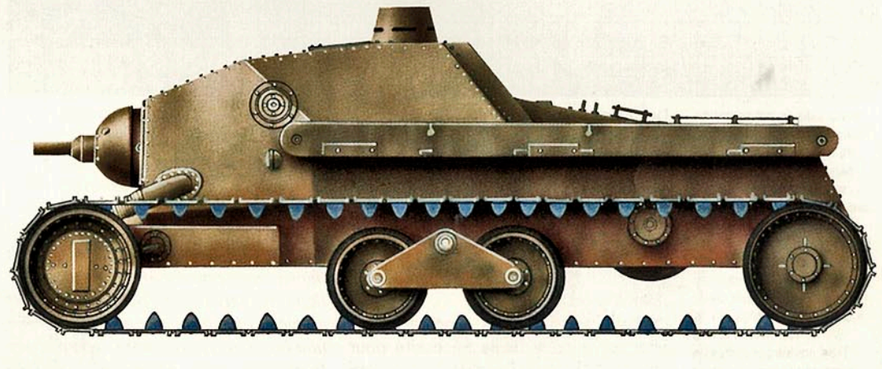
L'AVENTURE CHRISTIE

L'*Army* est donc sur le point de réaliser une importante mutation, à peu près en même temps que ses homologues allemandes et russes ; Britanniques et Français s'acharnant encore à cette époque à faire rouler leurs engins à la vitesse de l'homme au pas. Tout comme en Europe, elle est confrontée au problème de la technologie. Avec leurs chenilles, ceux-ci sont idéaux pour permettre la mise en place des théories britanniques. Toutefois, ils souffrent d'une limitation de taille : la vitesse. Et du fait de la faiblesse des moyens alloués au développement des armements au lendemain de la Der des Ders, peu d'industriels sont séduits par l'idée de se lancer dans de grands programmes de recherche impliquant des investissements lourds. Ceux-ci ont en effet peu de chance d'être amortis par une commande en grande série.

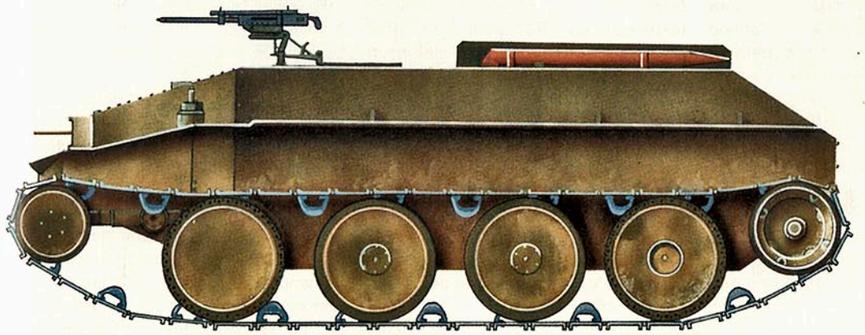
© M. Filipiuk / Batailles & Blindés, 2009



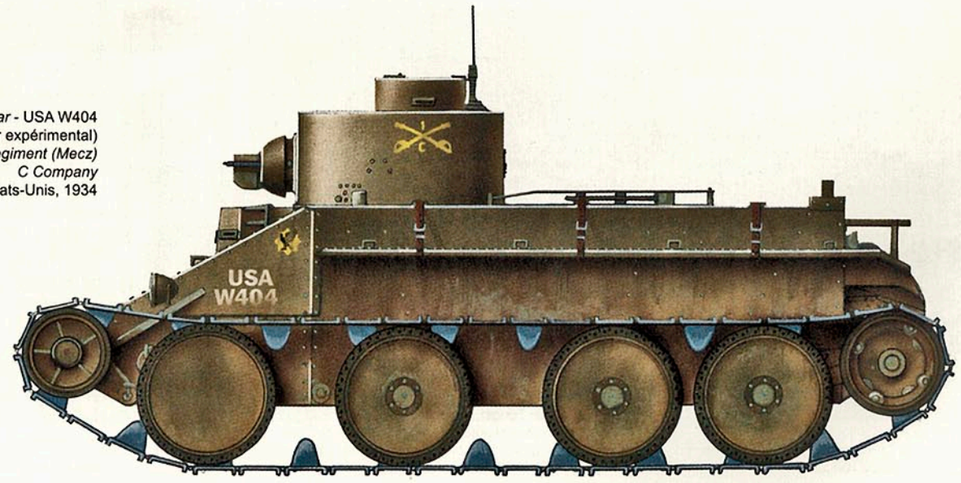
(Christie) M1919
(char expérimental)
1 exemplaire produit en 1919
Poids : 13,5 tonnes
Armement principal : 1 x *6-Pounder* (tourelle)
Armement secondaire : 1 x mitrailleuse *Cal. 30*
Vitesse maximum (route) : 23 km/h
Équipage : 3 hommes



(Christie) M1921
(char expérimental)
1 exemplaire produit en 1921 à partir du *M1919*
Poids : 14 tonnes
Armement principal : 1 x *6-Pounder* (casemate)
Armement secondaire : 2 x mitrailleuses *Cal. 30*
(non représentées ici)
Vitesse maximum (route) : 28 km/h
Équipage : 4 hommes



(Christie) M1928
(char expérimental)
1 exemplaire produit en 1928
Poids : 8,5 tonnes
Armement principal : 1 x canon de 37mm (casemate)
Armement secondaire : 1 x mitrailleuse *Cal. 30*
Vitesse maximum (route) : 112 km/h
Équipage : 3 hommes



T1 (Christie) Combat Car - USA W404
(char expérimental)
1st Cavalry Regiment (Mecz)
C Company
Fort Knox, États-Unis, 1934

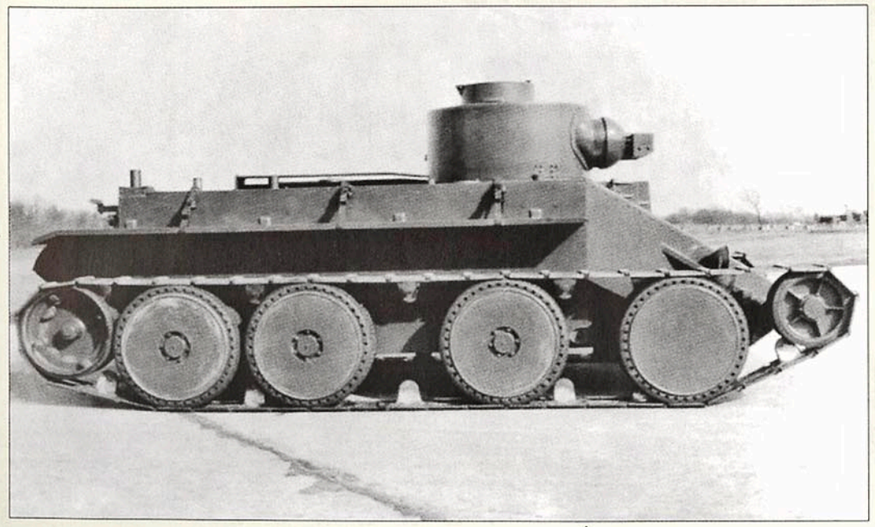
▲ Lors de sa présentation officielle, le T1 *Combat Car* de Christie est armé d'un canon de 37mm. Celui-ci sera plus tard remplacé par une mitrailleuse lourde, comme ici. Outre sa suspension révolutionnaire, cet engin est le premier char au monde à présenter un profil balistique incliné, une particularité que l'on retrouvera sur le T-34 soviétique. Filiation guère étonnante, puisque Moscou partira de l'engin de Christie pour développer ses chars BT, eux -mêmes ancêtres directs du T-34 !

De part le monde, il n'y a qu'un ingénieur, un passionné, un rêveur fou possédé par l'esprit inventif, qui soit prêt à consacrer sa vie et sa fortune pour résoudre ce problème. Chance inespérée pour Washington, il s'avère que cet inventeur génial est un citoyen américain. Son nom ? John Walter Christie.

Christie est l'un des ingénieurs les plus convaincus de la nécessité pour un char de disposer d'une excellente mobilité et d'être doté d'une bonne protection. Il exprime très clairement sa démarche intellectuelle : « *mon premier objectif est de construire un châssis qui protège l'homme qui risque sa vie en face de l'ennemi et de lui fournir une machine avec laquelle il peut non seulement se défendre mais aussi détruire l'adversaire. Si bien que nous avons conçu un châssis aussi bas que possible lui permettant de passer aussi inaperçu que le permet sa motorisation. Nous avons ensuite résolu le second problème de la défense qui est la vitesse. La célérité pour un avion dans le ciel est tout aussi importante pour un engin qui évolue au sol. Avec la vitesse, vous pouvez encercler l'ennemi, vous pouvez attaquer ses flancs, vous pouvez atteindre des positions très rapidement pour stopper son avance. En outre, si vous rencontrez une force trop importante vous pouvez facilement vous dérober* ». Dans ce texte écrit en 1937 pour convaincre les autorités britanniques d'acheter son engin, Christie démontre qu'il maîtrise à la perfection les idées progressistes des prophètes de la nouvelle philosophie offensive que la Seconde Guerre mondiale révèlera sous le nom de « guerre-éclair ».

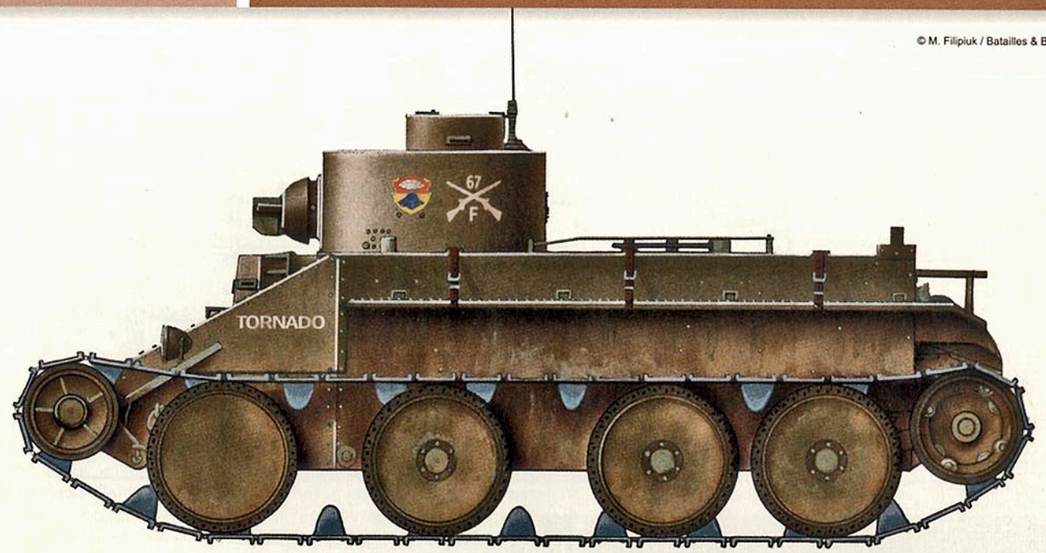
La collaboration de ce visionnaire de la mécanique avec l'Armée américaine est pleine de rebondissements et mérite que l'on s'y attarde quelque peu. John Walter Christie voit le jour en 1865 dans le New-Jersey. Il commence sa carrière à 16 ans pendant qu'il suit des cours d'ingénierie à New-York. Fraîchement diplômé, il occupe une fonction de consultant dans le domaine de la Marine. Très vite, il s'oriente vers le secteur militaire, en travaillant à la mise au point de sous-marins. Il se fait connaître en développant un chemin de roulement révolutionnaire pour les tourelles d'artillerie de la *Navy*. Excellent concepteur, il comprend les avantages de la traction avant pour la stabilité sur route des automobiles. Il conçoit un véhicule qui gagne grâce à cela la coupe Vanderbilt en 1912. Le 22 décembre 1916, sa firme, la Front Drive Company décroche un premier contrat pour la construction d'un canon automoteur antiaérien de *3Inches*. Ses capacités en tout-terrain étant jugées insuffisantes, le prototype est rejeté. Cette première aventure a un double impact sur la carrière de l'inventeur. D'une part, elle lui permet de nouer ses premiers contacts au sein de l'*Army*. D'autre part, les raisons du refus de l'Armée lui font prendre conscience, avant tous ses contemporains, de l'importance de la suspension dans la mobilité. L'Américain comprend ainsi où réside le véritable problème de l'ingénieur dans la conception d'un engin blindé : trouver un compromis entre la mobilité et la protection. Sans cesse, il développe son idée maîtresse : une suspension souple dotée de roues à grand diamètre.

Après pléthore de prototypes sans lendemain qui lui coûte une fortune, Christie parvient à un modèle presque abouti, le M1928. L'ingénieur le rebaptise M1940, car il estime que son engin a au moins 12 ans d'avance sur l'existant. Le char intéresse l'*Army Ordnance* qui, pour l'occasion, demande à ses experts d'organiser un test de l'engin à Fort Myers. Présents ce jour-là parmi les spécialistes se trouvent Chaffee, qui recherche un véhicule adéquat pour « sa » *Mechanized Force*, ainsi que Patton qui connaît personnellement Christie. Les épreuves se déroulent le 4 octobre 1930. Le M1928 démontre clairement ses capacités hors du commun. Les distances imposées – 320 kilomètres sur route et 225 en tout-terrain – sont avalées en seulement 7 heures. La mobilité est excellente : une pente à 35° est gravie tandis qu'un bourbier, qui avait jusqu'alors résisté à toutes les tentatives de franchissement des divers modèles de « *Tanks* », est vaincu. La performance la plus remarquable demeure la vitesse de 50km/h en terrain accidenté. Trois mois plus tard, le rapport de la Commission de l'*Army Ordnance* recommande l'adoption immédiate de l'engin.

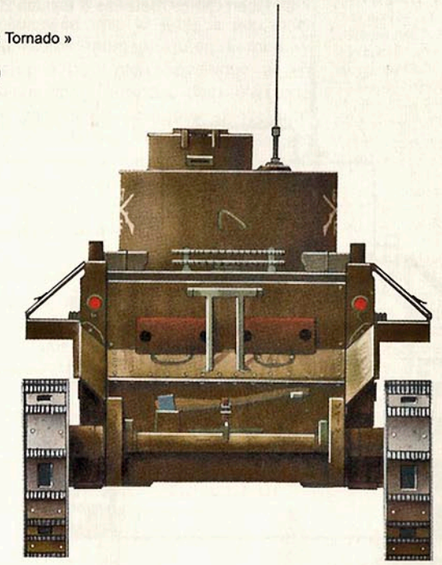


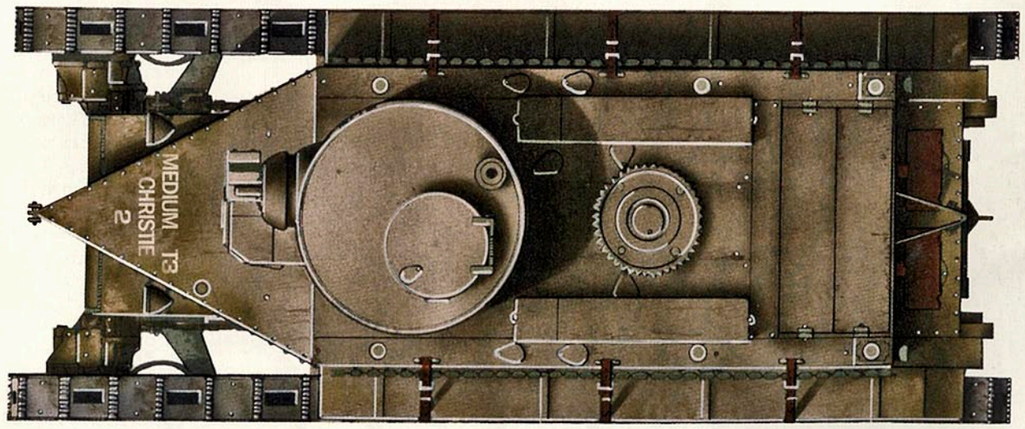
▼ L'un des trois *Medium Tanks* Christie acquis par l'infanterie américaine. Les chars sont baptisés « Tornado », « Cyclone » et « Hurricane ». Ces engins, quoique techniquement très avancés pour l'époque, ne séduiront pas les décideurs américains.

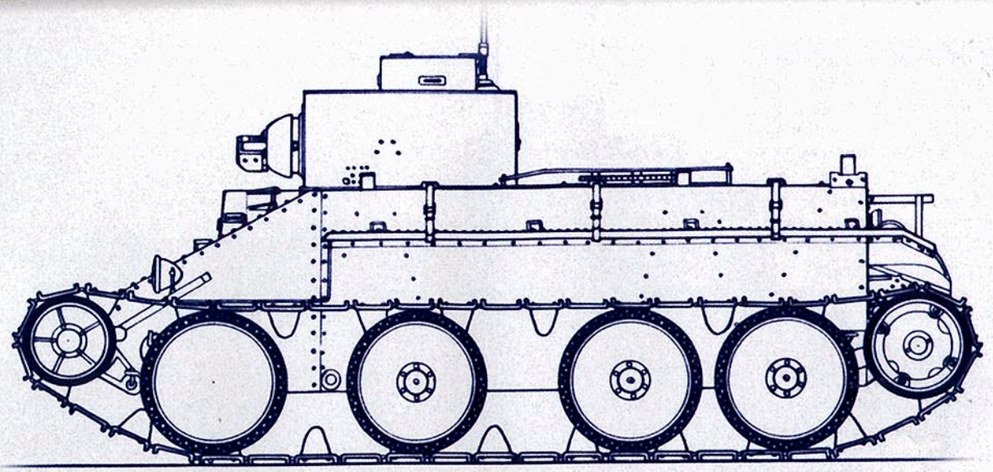
© M. Filipiuk / Batailles & Blindés, 2009



Medium Tank (Christie) T3 - Pilot #2 « Tornado »
(char expérimental)
67th Infantry Regiment (Heavy Tanks)
F Company
Fort Benning, États-Unis, 1933

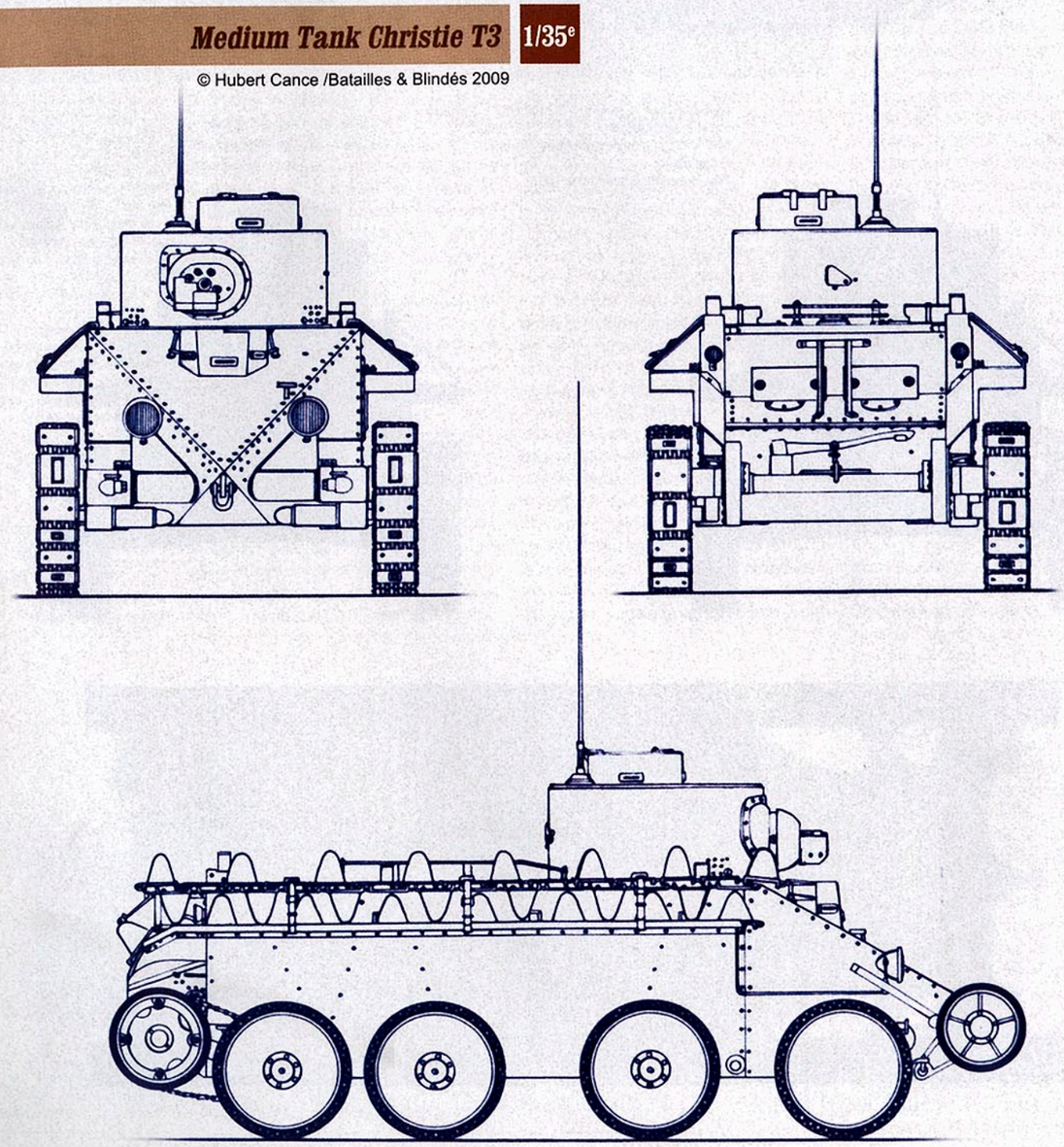






Medium Tank Christie T3 1/35e

© Hubert Cance /Batailles & Blindés 2009



Les conclusions sont soutenues par le *General* Charles Summerall, alors chef d'état-major de l'Armée, qui préconise une évaluation plus approfondie par l'*Infantry Tank Board*. En effet, les dispositions du *National Defense Act* sont toujours d'actualité et l'Infanterie est souveraine en la matière. Or, les priorités des fantassins sont conservatrices et très éloignées de la vision de Christie. Pour l'*Infantry Tank Board*, une vitesse aussi élevée n'aurait pour effet que de laisser les combattants sur place, sans le moindre appui. Ce que recherche l'Infanterie, c'est un char dont le blindage est épais pour permettre la percée d'une ligne de défense aux points d'appuis nombreux et aux retranchements solides. Remarquons au passage que les résultats de l'expérience menée par la *Mechanized Force* de Chaffee ne sont aucunement pris en compte. Et c'est ainsi que Christie sera poliment prié de s'adresser à la Cavalerie, sa machine ne répondant pas aux besoins de l'Infanterie. Mais la Cavalerie est justement en pleine mutation et la vision qui prévaut alors dans ses rangs consiste à utiliser des véhicules à roues pour les opérations sur routes et de conserver ses chevaux pour les zones inaccessibles aux autos blindées. Il n'y a donc pas vraiment de place pour un véhicule chenillé dans la Cavalerie en dépit sa mobilité importante.

Néanmoins, Patton qui a fortement été impressionné par le prototype de Christie fait du lobbying pour qu'il soit adopté. Il parvient à ses fins mais les budgets limités ne permettent d'acquérir que sept engins. En effet, l'Armée ne dispose que d'une enveloppe de 60 000$ par an pour moderniser ses chars et un exemplaire Christie coûte à lui seul la bagatelle de 34 000$. Trois chars sont acquis par l'Infanterie sous le nom de *Medium Tank T3* et quatre par la Cavalerie. Pour contourner les termes du *National Defense Act*, ils portent le nom de *Combat Cars T1*.

D'un type très nouveau, les engins souffrent de nombreuses maladies de jeunesse. Christie est amer de ne pas voir ses engins construits en série et se querelle avec l'Armée. Aux problèmes de communication avec le génial inventeur, s'ajoute celui du poids des machines qui est trop élevé pour les porte-chars. Cette restriction peut toutefois être contournée par le fait que les modèles de Christie peuvent se déchausser de leurs chenilles et progresser sur leurs galets de roulement caoutchoutés, comme de simples automobiles. Par contre, les étroits ponts du Génie, trop frêles pour de tels engins, ne peuvent être remplacés car la récession des années 30 impose de nouvelles coupes sombres dans les budgets de l'Armée. Dépité et au bord du gouffre financier, Christie se tourne alors vers la « vieille » Europe pour y vendre son idée. Et finalement, ce seront les Soviétiques qui l'adopteront. Et c'est ainsi que de la série des chars rapides BT, des Christie à peine modifiés, naîtra le redoutable T-34 de la Seconde Guerre mondiale !

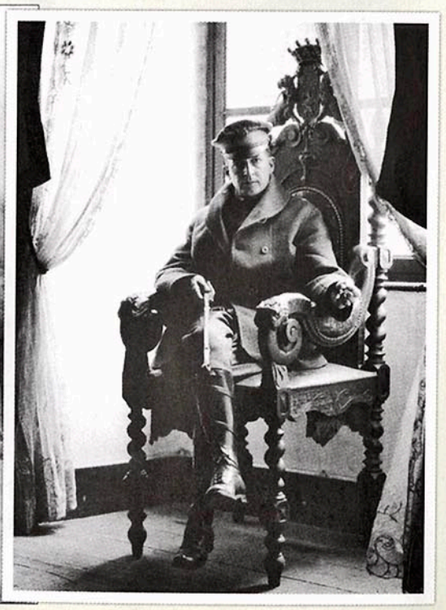
CONCLUSION

Le manque d'expérience quant au « moteur combattant » ajouté au fort taux d'attrition dont ont souffert les tankistes américains pendant les rares opérations menées en France, en 1918, n'ont pas permis de convaincre Washington de la réelle utilité du *Tank Corps* en tant qu'Arme indépendante. Aussi, au moment de la promulgation du *National Defense Act*, les décideurs militaires et politiques ont assujetti les tankistes aux fantassins. Au cours des années 20 et au début de la décennie suivante, il résulte de ce choix malheureux une vision ultra-conservatrice du potentiel de l'Arme blindée et de son emploi, à l'instar de celle qui prévaut à la même époque en France. Cela a un impact direct sur les choix des spécifications des matériels.

Les tankistes américains, contraints et forcés de se soumettre aux volontés de l'Infanterie, n'explorent pas toutes les pistes de réflexion qui s'offrent à eux. Et il faut l'intervention vigoureuse d'un Secrétaire d'État impressionné par les expérimentations doctrinales anglaises pour qu'une première ébauche d'unité mécanisée voit le jour, à peu près au même moment qu'en Europe, y compris en Union Soviétique et en Allemagne. Toutefois, deux éléments se conjuguent pour tuer dans l'œuf cette initiative : l'inertie teintée de conservatisme de l'Infanterie et les coupes sombres budgétaires découlant de la grande dépression économique consécutive à la crise de 1929.

Il faudra alors toute l'énergie de quelques visionnaires bien implantés dans la hiérarchie de l'*US Army*, dont Patton, Chaffee ou encore MacArthur, pour que les choses bougent enfin outre-Atlantique. C'est ce que nous découvrirons dans la seconde partie de cette étude à paraître dans le prochain numéro de « Batailles & Blindés » qui couvrira la période 1930-1941. ■

◣ La Cavalerie ne peut officiellement disposer de char en vertu du *National Defense Act*. Aussi, pour contourner cette interdiction, les quatre *Medium Tanks* T3 acquis par ses soins répondront à la désignation de *Combat Car* T1. Où l'art et la manière de contourner un interdit !



▼ Douglas MacArthur, nommé chef d'état-major dans les années 30, comprend très rapidement les potentialités intrinsèques d'une Arme blindée autonome tournée vers l'offensive. Il sera le véritable promoteur d'une doctrine de guerre mécanisée moderne au sein de l'*US Army*.

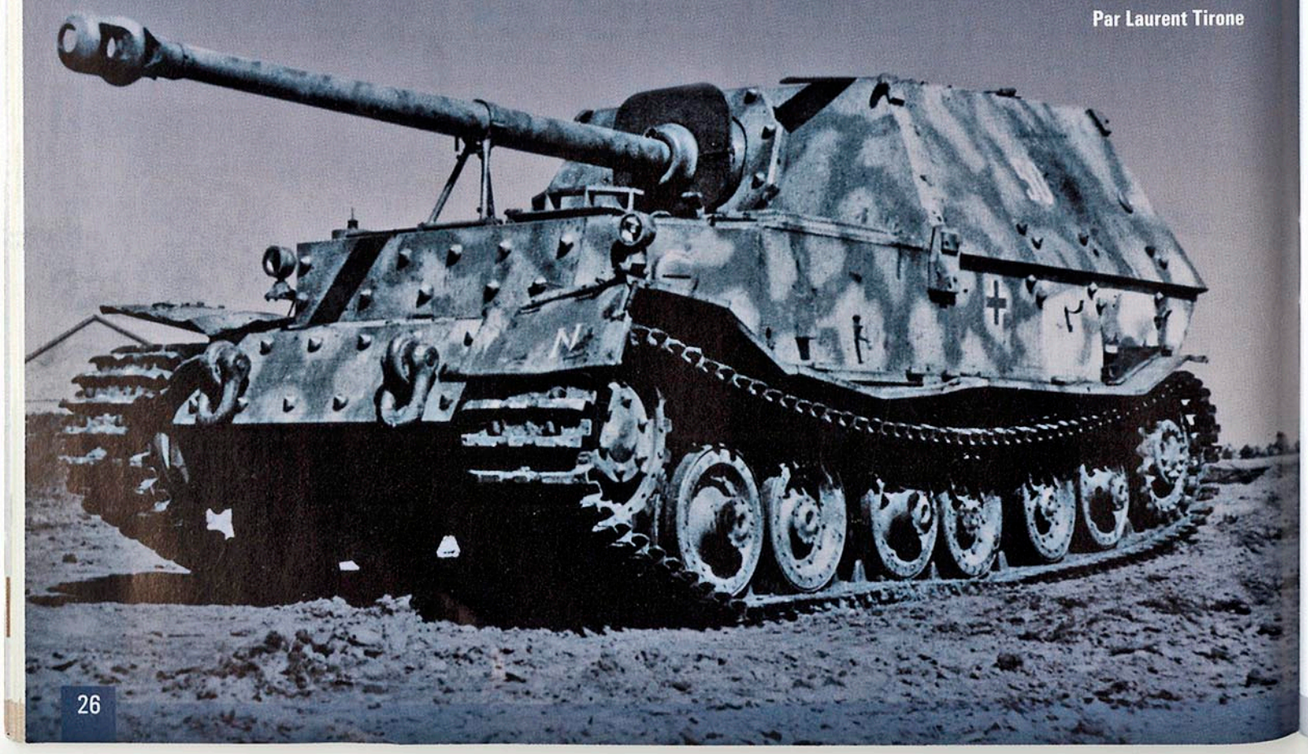
LE *PANZERJÄGER* TIGER(P)

FERDINAND / ELEFANT

Rien ne se perd, tout se recycle...

Depuis juin 1941 et l'invasion de l'Union Soviétique par la *Wehrmacht*, le T-34 apparaît clairement comme l'adversaire à abattre pour la *Panzerwaffe*. Malgré de nombreuses améliorations, les engins allemands demeurent inférieurs à la machine russe. Ce n'est finalement qu'en 1943, avec les mises en service successives du Tiger puis du Panther, que les Allemands reprennent le dessus. Mais ces nouveaux modèles n'arrivent au front qu'en faible nombre. Afin d'accroître la puissance de feu de ses troupes en vue de l'offensive de l'été 1943, Hitler décide de faire développer un chasseur de chars lourd armé d'un *8,8cm*. Ce canon étant volumineux, il nécessite une plate-forme aux mensurations généreuses. De plus, le temps est compté. Pour répondre à cette double problématique, les Allemands vont alors décider de recycler les 90 châssis assemblés par les équipes de Ferdinand Porsche et demeurés inemployés suite à l'échec du prototype du célèbre *Doktor* lors du *Tiger Programm*.

Par Laurent Tirone

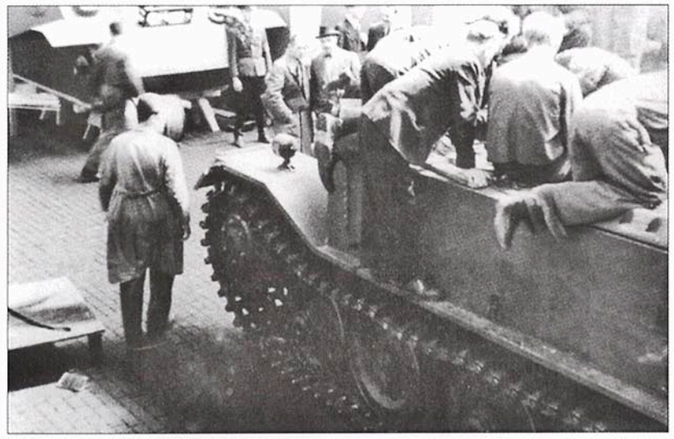


DU *TIGER PROGRAMM* ...

L'origine du *Panzerjäger* Tiger(P) ou Ferdinand remonte au *Tiger Programm*, le projet de char lourd destiné à équiper la *Panzerwaffe*. Deux firmes sont alors en concurrence pour ce marché juteux : Henschel et Porsche. Depuis la fin 1939, à l'initiative du *Heeres Waffenamt Wa Prüf 6* [Bureau de l'Armement, Section des véhicules de combat blindés – NdlR], les ingénieurs du bureau d'études de Ferdinand Porsche travaillent en effet sur un prototype de char lourd, désigné *Typ 100* ou Leopard ou encore *VK 30.01(P)*, d'un poids compris entre 25 et 30 tonnes. L'armement principal doit être constitué d'un canon de *7,5cm* ou, si possible, d'un *10,5cm*. L'engin se caractérise par une propulsion mixte qui mêle électromoteurs, génératrices et moteurs à combustion. Une solution originale mais pas révolutionnaire car, par exemple, déjà utilisée par Porsche pour certaines des automobiles conçues par ses soins ainsi que sur le char de rupture français FCM 2C né au lendemain de la Première Guerre mondiale. Porsche partant du postulat qu'une transmission classique serait inadéquate pour des engins d'un poids supérieur à 30 tonnes, ses ingénieurs et motoristes élaborent un dispositif de propulsion reposant sur un duo de générateurs électriques couplés à deux moteurs Steyr refroidis par air. Ceux-ci génèrent un courant alimentant deux électromoteurs placés à l'avant du blindé qui entraînent les barbotins du char. Ingénieux, ce principe simplifie les mécanismes de transmission grâce à la suppression pure et simple de la boîte de vitesses. Malheureusement, sa mise au point est délicate. La suspension adopte, elle aussi, une solution originale basée sur des barres de torsion longitudinales situées à l'extérieur de la caisse, de façon à libérer de la place dans le compartiment de combat. Si les plans de l'engin sont dessinés par Porsche et son équipe, la production de la caisse du *VK 30.01(P)* est confiée aux usines Krupp. Ce sont aussi ces dernières qui vont prendre à leur compte l'armement principal puisque, le 24 avril 1941, après avoir hésité un temps avec un tube de *10cm L/52*, le choix hitlérien se porte sur le puissant *8,8cm KwK L/56*, version antichar de la célèbre pièce de *Flak*. Ce tube a largement démontré ses possibilités en pulvérisant les machines françaises et britanniques à des distances parfois supérieures à un kilomètre. En mars 1941, Krupp est sollicitée pour assembler trois châssis de *VK 30.01(P)*. Les composants destinés à construire trois Leopard supplémentaires sont aussi commandés.

Mais les choses évoluent et un cahier des charges réactualisé, correspondant aux nouvelles exigences de Hitler, conduit à l'abandon du projet. Au final, seul un *VK 30.01(P)* sera assemblé, en juillet 1941. Cet exemplaire servira essentiellement de démonstrateur.

La nouvelle mouture des volontés du *Führer* est transmise à Ferdinand Porsche en date du 26 mai. En bref, le futur char devra être plus puissant, plus imposant, mieux protégé et aussi bien armé que le projet précédent. Rien que ça ! De Toutes évidences, le T-34 est passé par là...



◀ Le prototype *VK 45.01(P)*, développé dans le cadre du *Tiger Programm*, demande toute l'attention des ingénieurs des bureaux d'études de Porsche. Le Tiger(P) n'emploie pas que des solutions novatrices, sa propulsion mixte mêlant électromoteurs, générateurs électriques et moteurs à combustion, ayant déjà été utilisée sur le FCM 2C français. Toutefois, ces technologiques sont loin d'être au point. Si, sur le Ferdinand cette propulsion est source de bien des maux, elle ne posera pas autant de problèmes sur le Maus, pourtant bien plus lourd. Preuve que le temps à manqué aux ingénieurs pour la fiabiliser en 1942-43.

Toutes photos : Coll. Terlisten

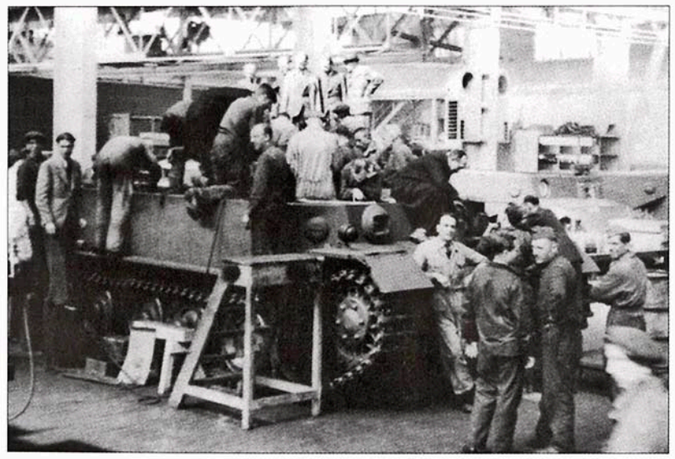
▲ Enfin équipé de sa tourelle, après un long retard de la part des usines Krupp, le prototype du Tiger(P) effectue des essais dynamiques en tout-terrain. Suite à sa « défaite » face au modèle proposé par Henschel, un seul Tiger(P) – numéro de châssis *Fgst 150 013* – sera assemblé. Il sera utilisé au combat, en 1944, comme *Panzerbefehlswagen VI(P)* au sein de la *schwere Heeres Panzerjager-Abteilung 653* engagée dans le sud de l'Union Soviétique.

Bien que les hommes de Porsche aient quelques longueurs d'avance sur leurs concurrents de chez Henschel, la somme de travail est titanesque, d'autant que la motorisation mixte est loin d'être un modèle de fiabilité. Pour couronner le tout, l'oukase hitlérien remet tout en cause : armement, protection, etc. Dès juin, les ingénieurs travaillent d'arrache-pied sur un nouveau prototype désigné *Typ 101* ou *VK 45.01(P)*. Ce dernier intègre les spécifications de Hitler, notamment le blindage plus épais. Faute de pouvoir disposer de moteurs Steyr assez rapidement, il est décidé d'installer deux blocs Porsche *Typ 101,* refroidis par air, d'une puissance nominale de 310 chevaux. Ils seront couplés à deux générateurs Siemens de 275 kilowatts. Le train de roulement subit, lui aussi, son lot de modifications. Les deux rouleaux porteurs du *Typ 100* sont abandonnés tandis que la largeur des chenilles atteint désormais 60 centimètres, de façon à réduire la pression au sol sur terrain meuble. Du fait des modifications lui ayant été apportées, le poids de l'engin a en effet grimpé en flèche : il accuse désormais 60 tonnes sur la balance. Le 10 septembre, les services de Porsche informent le *Heeres Waffenamt* que seule la tourelle imaginée et conçue par Krupp pourra être installée sur son engin. *De facto*, la proposition de Rheinmetall pour un emploi terrestre de son *8,8cm Flak 41* est donc définitivement mise de côté. D'ailleurs, à l'époque, les responsables de Rheinmetall accuseront Porsche et les dirigeants de Krupp de s'être entendus pour les écarter du marché d'état. Si les présomptions à ce sujet sont importantes, aucune preuve formelle ne sera jamais apportée.

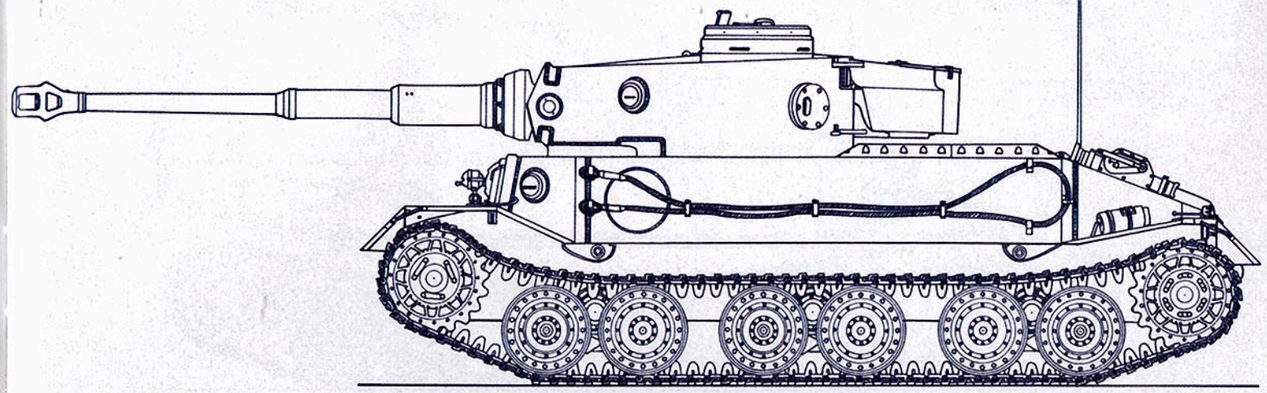
Pour leur part, malgré le fonctionnement encore imparfait de leur prototype, les ingénieurs considèrent que le *VK 45.01(P)* est « paré » pour la confrontation avec son concurrent de chez Henschel. Le dimanche 19 avril 1942, les deux engins débarquent devant un parterre d'officiels, dont Hitler, venus assister aux tests comparatifs. Une fois déchargés à l'aide d'une grue, les chars doivent ensuite rejoindre le *Führerhauptquartier* situé à onze kilomètres de là. Et le moins que l'on puisse dire, c'est que la démonstration commence bien mal pour le *VK 45.01(P)* qui s'embourbe au bout de quelques mètres ! Piqué au vif, Porsche refuse catégoriquement l'aide de l'ingénieur en chef de Henschel qui propose de remorquer l'engin immobilisé avec son propre char. Le *VK 45.01(P)* est finalement tiré de ce mauvais pas par plusieurs semi-chenillés. Une manœuvre qu'il faudra d'ailleurs recommencer à plusieurs reprises lors de ces onze kilomètres de calvaire mécanique ! Le lendemain, la présentation dynamique tourne en la faveur du *VK 45.01(P)* qui, poussé à son maximum, parvient à parcourir… un kilomètre à la vitesse d'environ 50 km/h ! Le *Führer* est en particulier impressionné par cette « performance », d'autant que le prototype Henschel est, quant à lui, handicapé par les problèmes de surchauffe récurrents de son Maybach HL210. Il ne parvient qu'à franchir 850 mètres, à un peu plus de 40 km/h. Les jeux sont-ils faits pour autant ? Non, car à la demande de l'ingénieur en chef de Henschel, une démonstration de mobilité est organisée. Et comme l'espérait l'homme, les prestations de son concurrent ne sont pas à la hauteur des attentes des décideurs. En prime, en fin de journée, les électromoteurs du modèle Porsche commencent à prendre feu. Rien ne va plus !

Le mois de mai 1942 voit les deux engins s'affronter, une fois encore, pour se départager. Manquant de fiabilité, l'engin du *Doktor* est écarté au profit de celui de son adversaire commercial. En outre, les besoins en cuivre pour la transmission du *VK 45.01(P)* sont aussi considérés comme un obstacle économique sérieux voire insurmontable pour une Allemagne en proie au blocus et aux bombardements aériens des Alliés. Ce n'est pourtant pas la fin de l'engin conçu par Ferdinand Porsche. Confiant dans son projet ainsi que dans le soutien du *Führer*, Porsche aurait anticipé la victoire de son char et lancé la fabrication en série de 90 châssis. Certaines sources indiquent que cette décision aurait été prise par le *Heeres Waffenamt Wa Prüf*, avec l'accord de Berlin, de manière à ce qu'en cas de défaillance de l'engin assemblé par Henschel, l'Armée allemande puisse se rabattre sur un autre *Panzer* lourd.

Dans tous les cas, une petite centaine de châssis existe. La question qui se pose alors est : à quoi peuvent-ils bien servir ? Une interrogation fondamentale pour l'Allemagne hitlérienne qui, déjà, à l'orée de l'année 1943, souffre d'une pénurie bien réelle d'armements et de matériels.

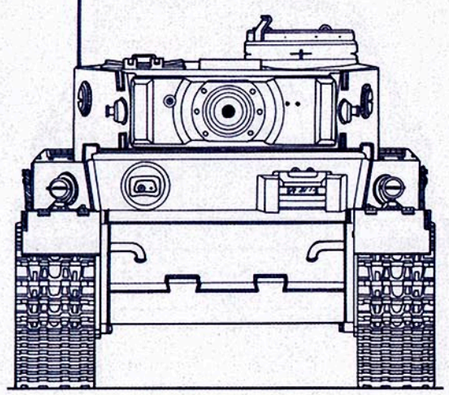


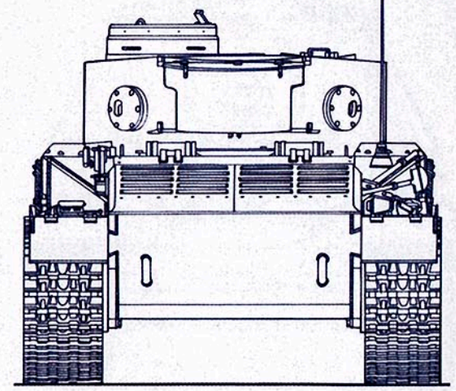
▶ Ferdinand Porsche tient à son projet de char lourd car ce dernier lui permettra de démontrer le bien-fondé de ses choix technologiques et peut-être aussi parce que des millions de *Reichsmark* sont à la clef ! Certain que son VK 45.01(P) « emportera le morceau » face à Henschel, l'homme fera assembler 90 châssis de son engin. Le Tiger(P) étant finalement recalé, il faudra alors trouver un usage à ces machines. Ainsi naîtra le Ferdinand, surnommé « Ferdi » par la troupe et ses équipages.

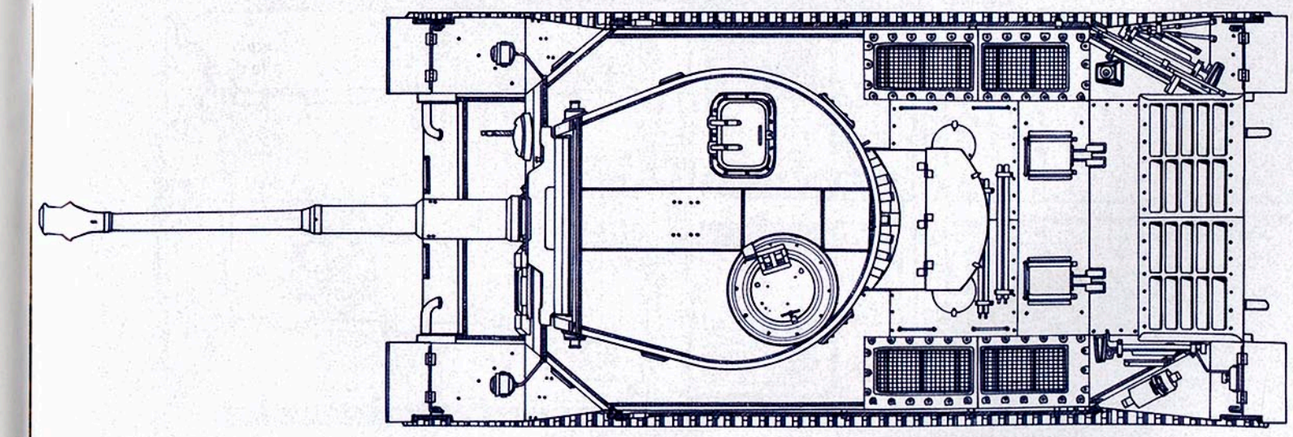


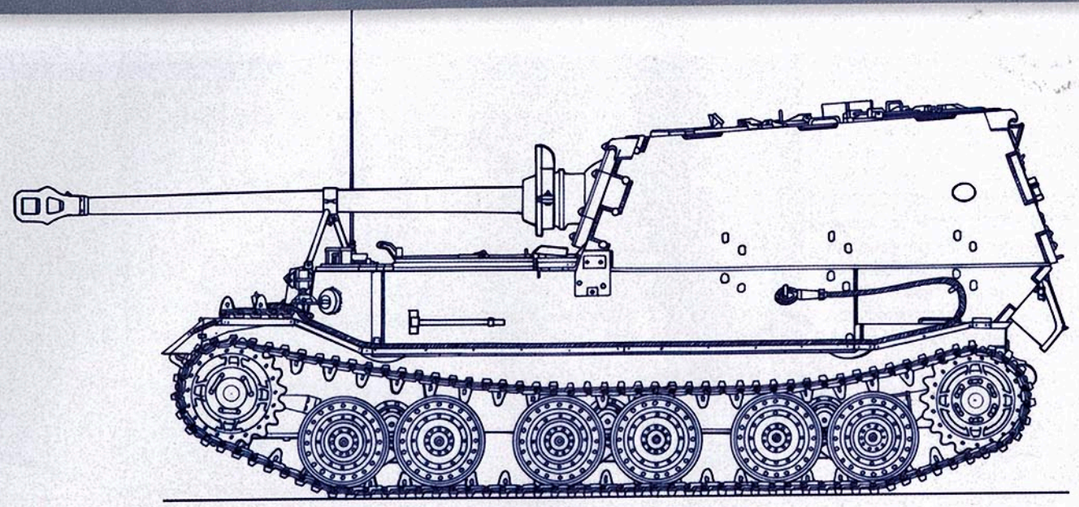
1/48e *Panzerkampfwagen VI(P)* « Tiger » VK 45.01(P)

© Hubert Cance /Batailles & Blindés 2009



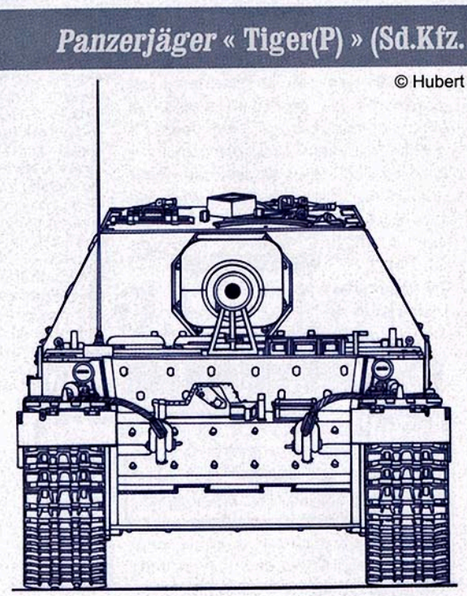


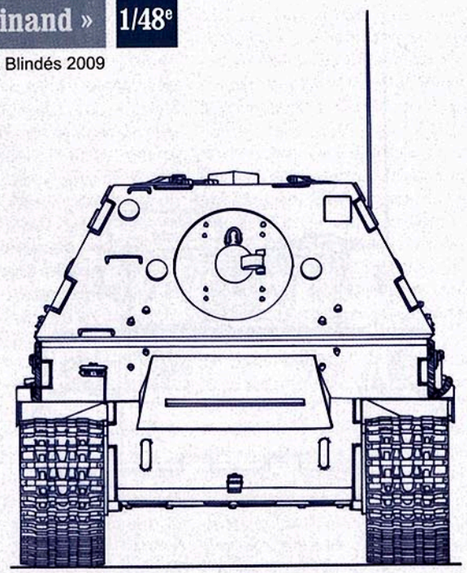


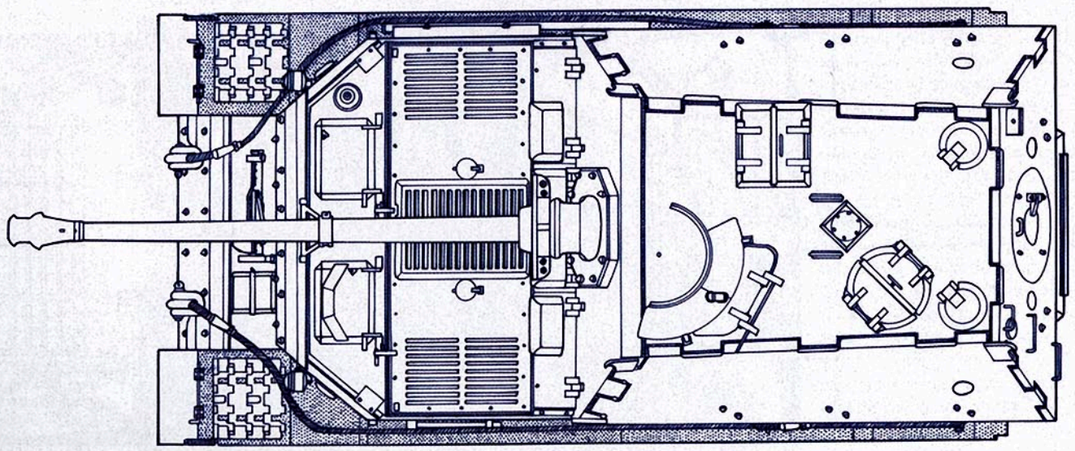


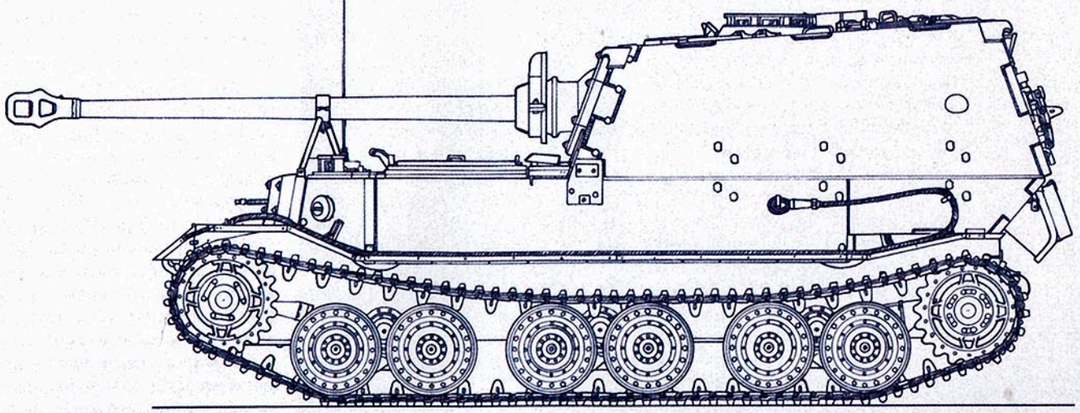
Panzerjäger « Tiger(P) » (Sd.Kfz. 184) « Ferdinand » 1/48e

© Hubert Cance /Batailles & Blindés 2009



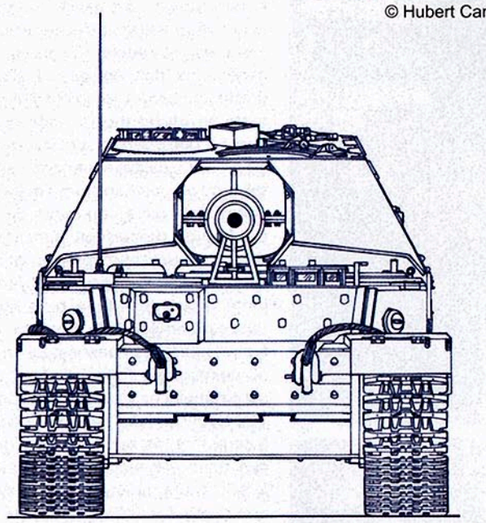


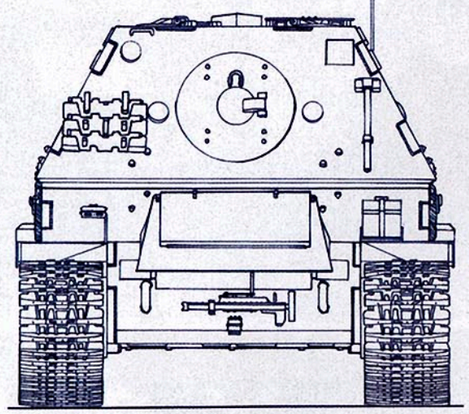


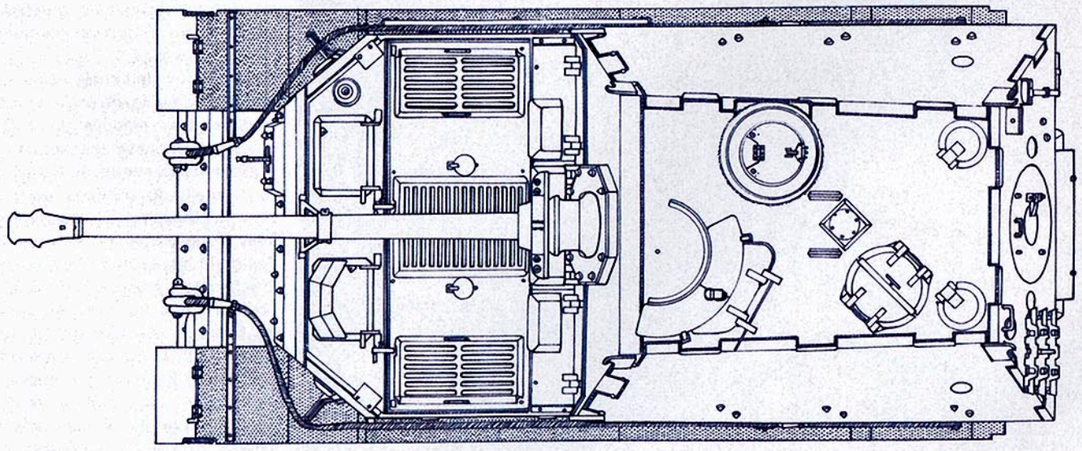


1/48e *Panzerjäger* « Tiger(P) » (Sd.Kfz. 184) « Elefant »

© Hubert Cance /Batailles & Blindés 2009



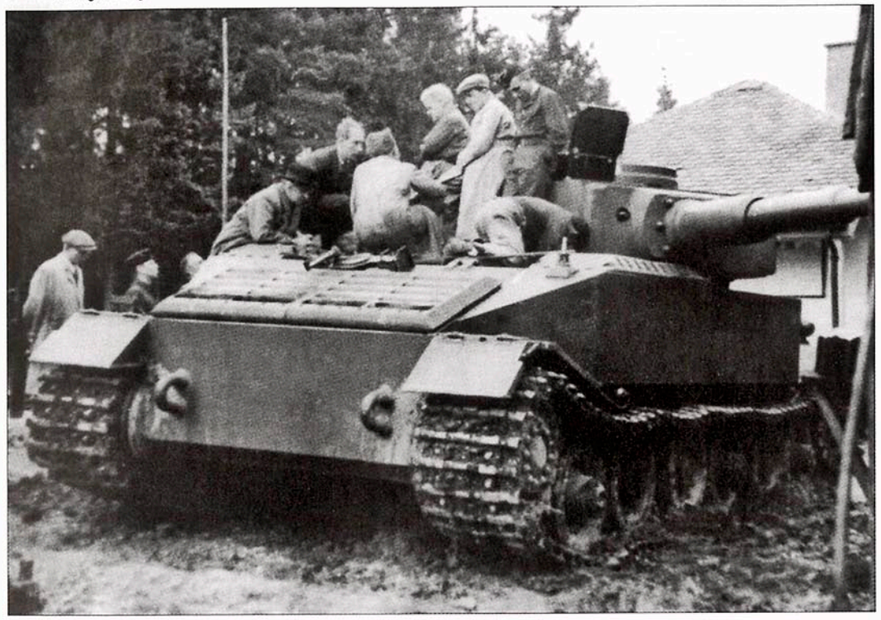




▼ Le Tiger(P) est doté d'une suspension à barres de torsion, un concept auquel le *Doktor* (ici, portant un chapeau) tient tout particulièrement. Ce choix assure à l'engin une certaine souplesse, notamment en tout-terrain. Toutefois, la largeur de la caisse est insuffisante pour assurer une bon équilibre lorsque le relief se fait difficile. Ce déficit en mobilité, en plus de sa fiabilité incertaine, vaut au prototype Porsche de perdre le match qui l'oppose au projet Henschel lors de la « dernière ligne droite » du *Tiger Programm*.

... VERS LE FERDINAND...

Les premières propositions quant au « recyclage » de ces châssis portent sur un automoteur d'artillerie emportant une pièce de *15cm* voire de *17cm*. Un temps durant, un obusier de *21cm* ou des mortiers lourds sont même évoqués. En parallèle, les ingénieurs allemands en balistique mettent au point une version plus efficace du canon de « 88 » de 56 calibres qui arme le Tiger. Plus performant, avec 184 mm de blindage perforés à 2 000 mètres, le *Pak 43* de 71 calibres est aussi beaucoup trop volumineux pour les tourelles alors en production dans les usines du *Reich*.



Dans le même temps, au front, malgré les améliorations continuelles apportées sur les *Panzer*, la domination des T-34 demeure une source d'inquiétudes pour les autorités militaires allemandes, d'autant que le cheval de bataille russe ne cesse d'évoluer qualitativement. Plus que jamais, la priorité va donc à la lutte antichar. Le 22 septembre 1942, décision est prise de combiner les 90 châssis de Porsche avec le *8,8cm Pak 43* L/71 et d'ainsi mettre au point un *Sturmgeschütz mit 8,8cm Pak 43/2 auf Fahrgestell* Tiger(P) de 65 tonnes. Bien que cette désignation puisse laisser entendre que l'engin en gestation sera un canon d'assaut – le *8,8cm* long est en effet capable d'expédier un obus à 15 000 mètres de distance – il s'agit, en réalité, bel et bien d'un *Panzerjäger* ; un chasseur de chars lourd taillé pour se battre à l'Est, dans la profondeur des compartiments de terrain des steppes russes et des prairies ukrainiennes.

Le 30 novembre, soit huit jours seulement après l'acte de naissance officiel de la machine, les plans du *Sturmgeschütz mit 8,8cm Pak 43/2 auf Fahrgestell* Tiger(P), aussi désigné *Sd.Kfz. 184*, sont prêts. Compte tenu de ces délais étonnamment courts, il est raisonnable de penser que l'idée était dans l'air depuis un certain temps et que le travail des ingénieurs était assez avancé. Reste maintenant à se lancer dans la conception d'un prototype. Le développement de celui-ci est confié aux usines Alkett, l'Altmärkische Kettenfabrik implantée à Berlin-Tegel. Le choix de cette société n'est pas anodin car, au-delà d'un réel savoir-faire industriel, c'est aussi une firme qui s'est fait une spécialité des bricolages en tout genre, notamment sur châssis d'engins déclassés ou bien capturés. Toutefois, malgré la grande expérience des équipes d'Alkett, la greffe du canon de *8,8cm* en casemate se révèle moins aisée que prévue. Le porte-à-faux induit par le tube long de 71 calibres empêche son installation en position frontale. Les ingénieurs sont alors contraints de déplacer le bloc propulseur, constitué des deux moteurs thermiques et des deux alternateurs, au centre du châssis. De cette façon, le « 88 » peut être installé sur l'arrière de la machine. Sujets à de nombreuses pannes, les moteurs d'origine, des Porsche *Typ 101/1*, sont remplacés par deux Maybach HL 120TRM refroidis par eau. Identiques à ceux montés sur les *Panzer IV*, chacun d'eux développe 265 chevaux à 2 600 tours/minute. Par contre, bien que d'une fiabilité douteuse, la transmission électrique est conservée, faute de mieux à brève échéance. Une refonte radicale est en effet difficile à mettre en œuvre, d'autant que le temps presse !

La protection de l'engin et de ses six membres d'équipage est, quant à elle, soignée. Des plaques de 100 mm d'acier sont installées sur la partie frontale de la coque, portant l'épaisseur totale du blindage dans cette zone à 200 mm ! La casemate aussi jouit d'une protection exceptionnelle. Pesant la bagatelle de 15 tonnes, elle affiche une épaisseur de 200 mm pour la partie frontale, 80 mm pour les flancs et sur l'arrière, et 30 mm pour le toit. Un masque de canon d'un poids de 3,5 tonnes protège la base du tube. À noter que, faute de disponibilité, certains engins présents à Koursk, bataille qui représente le baptême du feu de la nouvelle machine, iront au combat sans cette protection supplémentaire. La cuirasse du *Sturmgeschütz mit 8,8cm Pak 43/2 auf Fahrgestell* Tiger(P) le met à l'abri de la majorité des pièces antichars adverses dans son arc frontal mais, revers de la médaille, le poids en ordre de bataille du blindé atteint les 72 tonnes. Une surcharge pondérale qui met à mal le châssis et surtout les organes mécaniques déjà peu performants. En jouant sur la disposition des plaques de blindage, les ingénieurs parviennent à ramener le poids à 68,57 tonnes. Un gain significatif mais qui ne transforme pas le *Sd.Kfz. 184* en « cheval de course ». La vitesse maximale théorique avoisine les 30 km/h mais, sur le terrain, il a toutes les peines du monde à dépasser les 20 km/h. Sa consommation de carburant est à l'avenant. Avec 833 litres pour 100 kilomètres sur route et 1 056 litres engloutis en tout-terrain, le chasseur de chars ne peut respectivement parcourir que 115 et 90 kilomètres... Cet appétit vorace n'est cependant pas un problème en soi puisque l'engin doit théoriquement être employé à l'affût.

L'équipage est composé de six hommes. Dans la caisse, classiquement sur les matériels allemands de la Seconde Guerre mondiale, le pilote prend place à l'avant gauche tandis que le radio est installé sur sa droite. Les deux hommes sont séparés de leurs camarades par les moteurs. Dans le vaste compartiment de combat sont installés le chef de char, à l'avant gauche, le tireur, à l'avant droit et, enfin, à l'arrière, les deux chargeurs qui manipulent les 50 projectiles disponibles. Le toit de la casemate est percé de deux trappes. Sur l'arrière, une large trappe circulaire permet de sortir le tube lors de son remplacement tandis qu'une petite tape en son centre sert à évacuer les douilles vides. Le poste de pilotage est équipé de trois épiscopes disposés en arc de cercle. Le tireur encadre ses cibles *via* un viseur périscopique modèle *SF 14Z*. Étrangement, le chef de char est assez mal loti car sa vision sur l'extérieur se fait grâce à deux épiscopes situés sur l'arrière de la casemate et de lunettes binoculaires. Un équipement insuffisant qui l'oblige à combattre la tête sortie pour observer le terrain et repérer ses « proies ». C'est là aussi un défaut gênant mais pas rédhibitoire compte tenu des distances de combat auxquelles l'engin doit engager ses adversaires.

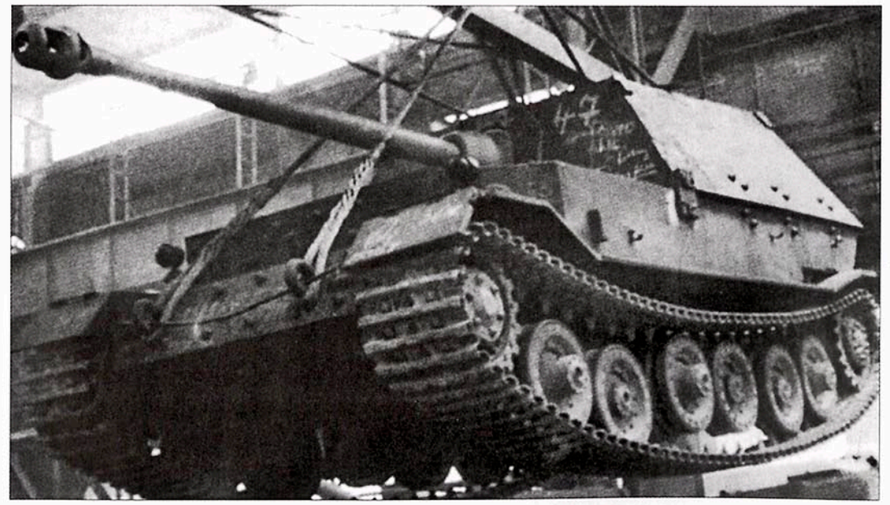
Malgré une mise au point laborieuse, le prototype est présenté à Adolf Hitler le 19 mars 1943. Certaines sources évoquent le mois de février. Le *Führer* est enthousiasmé par le chasseur de chars lourd. Sa protection frontale dépasse celle de tous les autres blindés en service dans la *Wehrmacht* et son canon long de *8,8cm* lui permet de venir à bout de tous ses ennemis. Le potentiel de l'engin lui semble si important qu'une commande de 90 unités est immédiatement lancée. Le *Doktor* Porsche va ainsi pouvoir recycler quasiment tous ses châssis. L'objectif est de disposer d'un maximum de *Sturmgeschütz mit 8.8cm Pak 43/2 auf Fahrgestell* Tiger(P) pour l'offensive d'été de l'Armée allemande en Union Soviétique. Supervisée par Ferdinand Porsche, la production de l'engin est confiée aux usines Nibelungen situées en Autriche. Le chasseur de chars est alors surnommé Ferdinand, en l'honneur de son concepteur. D'avril à mai 1943, les chaînes de montage assemblent les 90 *Panzerjäger* demandés par le *Führer*. Faute d'ouvriers en nombre suffisant, des équipages sont obligés de venir s'occuper des finitions puis du convoyage vers les terrains d'entraînement. Le 8 mai 1943, les Ferdinand prennent la direction du front de l'Est où, d'ici quelques semaines, ils interviendront dans le cadre de l'opération « Zitadelle » visant à réduire le saillant de Koursk.

▲ Des Ferdinand sont en cours de finition avant d'être envoyés sur l'*Ostfront*. Les engins ne sont pas équipés de leur bouclier de canon. Faute de disponibilité, quelques *Panzerjäger* iront affronter les troupes soviétiques sans cette protection.

... PUIS L'ELEFANT

Selon le point de vue depuis lequel on se place, la participation aux combats autour du saillant de Koursk des *Sturmgeschütze mit 8.8cm Pak 43/2 auf Fahrgestell* Tiger(P) est un échec ou un succès. Son canon de *8,8cm* est en effet redoutable et les scores revendiqués par les équipages sont à l'avenant. Les chefs d'unité sont enthousiasmés, au point de réclamer des machines supplémentaires. Mais derrière ces succès, se cache un bilan mécanique désastreux.

▼ Peut être pour gagner du temps lors de leur assemblage, alors que la firme Alkett l'avait suggéré et qu'un projet de MG-34 montée sur rotule sur l'avant de la casemate existait, les Ferdinand ne sont pas équipés de mitrailleuse de caisse. Une absence qui s'avérera préjudiciable face à l'infanterie et surtout aux sapeurs soviétiques. L'Elefant, Ferdinand modifié, en sera quant à lui doté.



Sur le plan de la motricité et de la mobilité, le Ferdinand fait en effet preuve de performances décevantes pour ne pas dire médiocres. En tout-terrain, il reste sous la barre des 10 km/h. Compte tenu de la longueur de son train de roulement, ses capacités de franchissement ne sont pas bonnes tandis que sa pression au sol de 1,23 kg/cm² lui interdit de s'aventurer sur des sols trop meubles. Faute de puissance, l'engin est peu mobile et ne peut gravir des pentes importantes. Le chef de char est alors obligé de soigneusement choisir son itinéraire sous peine d'immobiliser son lourd engin. Or, l'absence de moyens de dépannage réellement appropriés ne permet pas toujours de rattraper des erreurs dans ce domaine…

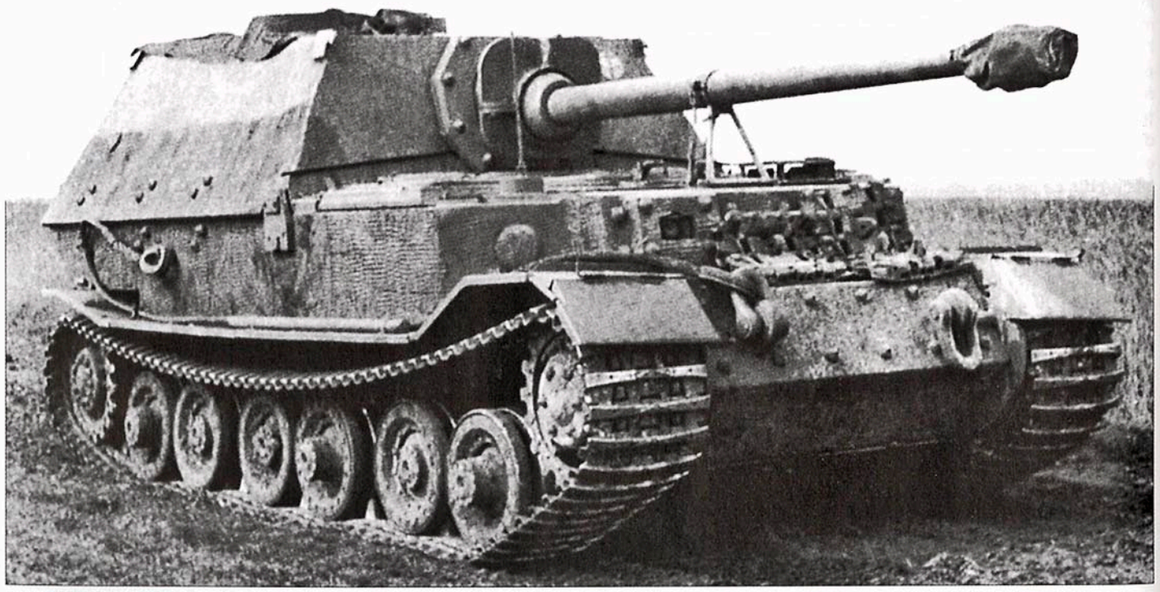
Ce dernier point est d'autant plus problématique que la fiabilité du *Panzerjäger* est mauvaise. Les deux Maybach HL 120TRM ne peuvent donner leur plein rendement sous peine d'une usure prématurée et de pannes aussi variées que graves. D'ailleurs, malgré les précautions prises par les pilotes, les moteurs surchauffent fréquemment et le réseau électrique déclare trop souvent forfait. La maintenance est contraignante. Ainsi, les chenilles, déjà fragiles, encaissent mal le poids du Ferdinand. En moyenne, elles doivent être changées de une à deux fois sur chaque engin pour une semaine de combat. L'absence d'armement secondaire est aussi un handicap car les équipages ne peuvent tenir à distance l'infanterie adverse qui attaque le Ferdinand à loisir dans ses points faibles, comme le train de roulement. Un cas de figure tactique auquel, normalement, la machine ne devrait pas être confrontée mais il existe un « fossé » entre une approche doctrinale théorique mise au point dans un état-major et la réalité sanglante des combats. De plus, aussi puissant et redoutable soit-il, le *8,8cm Pak 43/2* n'est pas exempt de défauts. Les douilles tendent à se coincer dans la culasse ce qui, parfois, nécessite l'emploi d'un marteau et d'un pied de biche pour les en extraire. Le viseur se dérègle aussi facilement au gré des cahots.

Forts de cette expérience, à la fin 1943, les ingénieurs des usines Nibelungen procèdent à des modifications sur les 48 engins survivants pour tenter de résoudre une partie des tares évoquées. La plaque frontale de la coque est ainsi percée et modifiée pour permettre l'installation d'une MG-34 de caisse. Les chenilles, fragiles, sont remplacées par un modèle doté de patins plus larges. Le chef de char dispose maintenant d'un tourelleau en forme de coupole. Plus efficace, ce dispositif est dérivé de celui équipant les *Sturmgeschütze Ausf. G*. Le blindage est aussi redessiné pour une meilleure protection. Un ciment antimagnétique, le Zimmerit, est posé jusqu'à mi-hauteur sur la plupart des machines. Ces modifications ne sont pas sans incidence sur le poids en ordre de bataille qui atteint désormais les 70 tonnes, ce qui, au passage, n'arrange pas vraiment la mobilité et la fiabilité du chasseur de chars lourd… Le 1er mai 1944, le *Sturmgeschütz mit 8,8cm Pak 43/2 auf Fahrgestell* Tiger(P) devient officiellement l'Elefant. Malgré ses problèmes mécaniques, l'engin combat jusqu'à la fin de la guerre, en Italie puis de nouveau sur le front de l'Est. À la mi-avril 1945, des engins continueront d'affronter les chars adverses dans le secteur de Zossen, au sud de Berlin.

CONCLUSION

Décrié par les uns, encensé par les autres, le *Panzerjäger* Elefant est sans conteste l'une des machines parmi les plus puissantes issues des arsenaux du *Reich*. Capable de pulvériser un T-34 jusqu'à une distance de 3 000 mètres et doté d'une protection frontale imperméable à la majorité des projectiles antichars soviétiques, l'engin est un adversaire redoutable et souvent mortel pour les tankistes ayant le malheur de croiser sa ligne de visée. Le nombre de rapports rédigés à son sujet et de contre-mesures imaginées par l'Armée rouge pour lui faire échec est à la hauteur de la réputation de son « 88 » qui, jusqu'à la fin de la guerre, continuera à faire des ravages dans les rangs alliés. Ainsi, malgré ses défauts endémiques, l'Elefant aura eu un impact non négligeable sur les champs de bataille où il aura été engagé. En outre, il adopte des solutions techniques originales, comme une transmission électrique ou une suspension à barres de torsion, dont le brevet fut déposé en son temps par Ferdinand Porsche, ce qui renforce encore un peu plus son aura de machine exceptionnelle.

Pourtant, malgré sa puissance de feu et son haut niveau technologique, le *Sturmgeschütz mit 8,8cm Pak 43/2 auf Fahrgestell* Tiger(P) est loin d'être parfait, on l'a vu. Résultat du recyclage de châssis inemployés, il demeure un bricolage perfectible du fait de sa mise au point précipitée. À ce titre, l'Elefant est typique de ce que les Allemands appelleront pendant la guerre une *Sofortlösung*, une solution transitoire « en attendant mieux », un matériel développé dans une certaine urgence avec des éléments pouvant être assemblés entre eux, sans délai. Une logique de « crash programme » que les Allemands ne seront d'ailleurs pas les seuls à mettre en œuvre au cours du conflit puisque Alliés occidentaux et soviétiques procéderont de la même manière, preuve supplémentaire que les théories et les doctrines résistent mal au principe de réalité imposé par le déroulement des guerres. ■

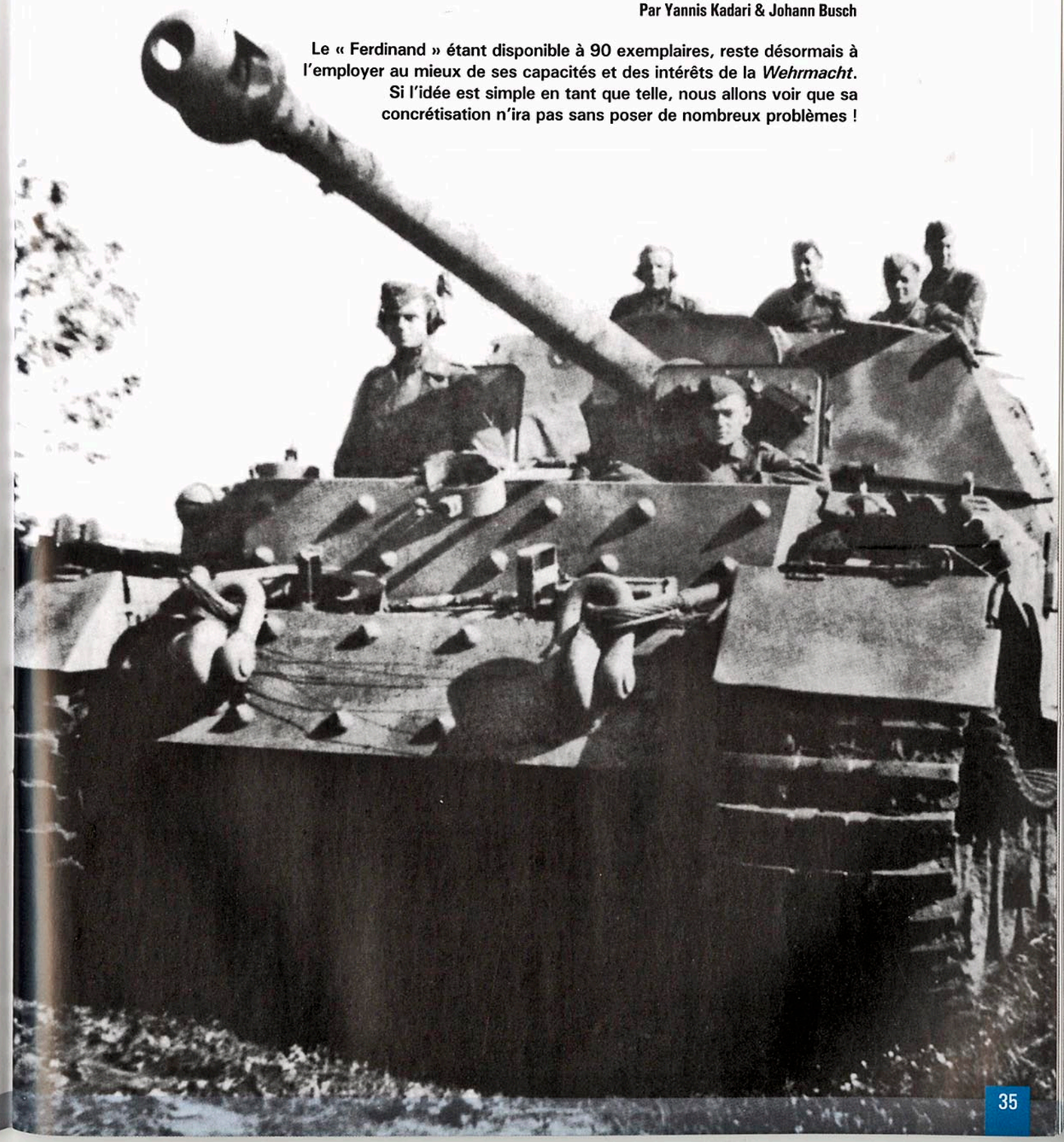


▲ Modifié, le Ferdinand devient officiellement Elefant le 1er mai 1944. Cette vue permet de visualiser son impressionnant blindage frontal et son redoutable canon *8,8cm Pak 43/2 L/71*. Ce sont d'ailleurs les deux points forts de ce *Panzerjäger*. Aux distances usuelles de combat, sa protection le rend « imperméable » aux projectiles adverses tandis que son tube à haute vitesse initiale peut venir à bout de tous les blindés alliés. « Seul hic » dans la carrière de la machine, elle sera parfois tactiquement employée en dépit du bon sens, au contact de l'ennemi, comme à Koursk, en juillet 1943.

VIE et MORT
D'UN GÉANT « INCOMPRIS »

Par Yannis Kadari & Johann Busch

Le « Ferdinand » étant disponible à 90 exemplaires, reste désormais à l'employer au mieux de ses capacités et des intérêts de la *Wehrmacht*. Si l'idée est simple en tant que telle, nous allons voir que sa concrétisation n'ira pas sans poser de nombreux problèmes !



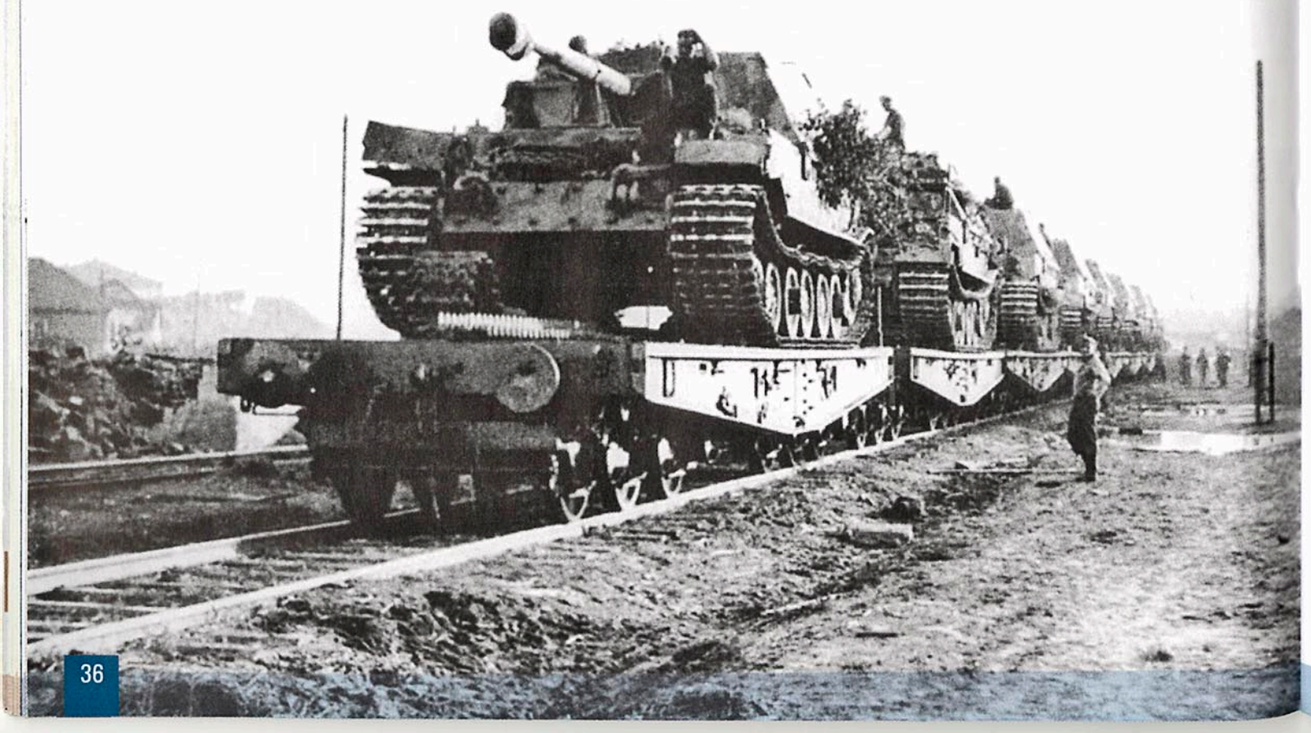
Initialement, le projet de structure organisationnelle de l'*Oberkommando des Heeres* est de constituer trois *schwere Heeres Sturmgeschütz-Abteilungen*, ce qui, au passage, souligne l'ambiguïté existante concernant le rôle tactique dévolu à la machine : chasseur de chars lourd ou bien canon d'assaut lourd. Deux *Sturmgeschütz-Abteilungen* déjà existantes, les *190.* et *197.* sont pressenties pour être « transformées », une troisième restant à former. À la fin du mois de janvier 1943, une première série de *Kriegsstärkenachweisung* ou *K.St.N* – tables théoriques d'organisation d'unité – est émise. Elles reposent sur une structure ternaire à trois batteries, chacune équipée de trois machines, évoluant sous l'égide d'une batterie de commandement, disposant elle-même de trois engins ; unités de services et de soutien, venant en sus.

LE *SCHWERE PANZERJÄGER-REGIMENT 656*

Cependant, cette idée de départ ne vivra *grosso modo* que deux mois. Le 1er mars 1943, en effet, le *Generaloberst* Heinz Guderian, qui est alors *Generalinspekteur der Panzertruppen*, impose ses vues quant à l'usage des Ferdinand, couramment appelés « Ferdi » par les *Landser*. L'idée-force du général est de regrouper les moyens disponibles, unique solution selon lui pour pouvoir faire face aux masses blindées soviétiques combattant sur le front de l'Est. Ainsi, les Ferdinand n'opéreront pas par petits paquets dispersés en appui des unités d'infanterie mais ensemble, réunis au sein d'un cadre interarmes plus large. Pour ce faire, le 22 mars, Heinz Guderian annonce la constitution d'une unité *ad hoc* de la taille d'un régiment. L'acte de naissance du *schwere Panzerjäger-Regiment 656*, unique en tant que tel au sein de l'Armée allemande, vient d'être établi. Celui-ci voit le jour le 8 juin 1943, à Sankt-Pölten, en Autriche, son état-major ayant été formé à partir de la *Stab* du *Panzer-Regiment 35* de la *4. Panzer-Division*. C'est l'*Oberstleutnant der Reserve* Ernst *Freiherr* von Jungenfeld qui en prend la tête. La principale force de frappe de l'unité, à vocation antichar mais qui est aussi dotée des moyens nécessaires pour opérer comme une unité de rupture et d'assaut, nous le verrons, repose sur les deux *schwere Panzerjäger-Abteilungen* équipées de *Sturmgeschütze mit 8,8cm Pak 43/2 auf Fahrgestell* Tiger(P), autrement dit, de Ferdinand. Organisée selon la *K.St.N 1148c*, chaque compagnie dispose de quatorze machines réparties comme suit : quatre dans chacun des trois *Züge* et deux à la *Stab* de la *Kompanie*.

Ces deux *schwere Panzerjäger-Abteilungen* sont numérotées *653* et *654*. Outre une flotte de véhicules de servitude et de liaison, elles sont respectivement dotées de 45 et 44 Ferdinand, l'un des 90 engins produits – le numéro de châssis *Fgst 150 011* – ayant été retenu en Allemagne, sur le terrain d'essais de Kummersdorf, pour y être utilisé comme véhicule de tests. La *schwere Panzerjäger-Abteilung 653*, aux ordres du *Major* Heinrich Steinwachs, est constituée sur le terrain militaire de la petite ville de Bruck an der Leitha, en Autriche, le 31 mars 1943. Plus tard, elle rejoindra ses casernements à Neusiedel-am-See, toujours en Autriche. Pour la plupart, ses personnels proviennent de la *Sturmgeschütz-Abteilung 197* renforcés par de nouvelles recrues ainsi que des hommes de la *Sturmartillerie* sortant de convalescence. Pour sa part, la *schwere Panzerjäger-Abteilung 654* est mise sur pied en France occupée, à Rouen, le 22 mars, avant d'être envoyée à Mailly-le-Camp. L'unité est sous le commandement du *Hauptmann* Karl-Heinz Noak.

Intégrées au sein du *Panzerjäger-Regiment 656*, les deux *Abteilungen* apparaissent alors comme étant les *I.* et *II./656*. Pour accroître le potentiel tactique du régiment, celui-ci se verra bientôt renforcé par la *Sturmpanzer-Abteilung 216* du *Major* Bruno Kahl, équipée de 45 *Sturmgeschütze IV mit 15cm StuH. 43* ou Brummbär, dont trois de commandement, et qui deviendra la *III./656*. Deux compagnies d'engins de démolition Borgward B IV *Ausf. A* radiocommandés, les *Panzer-Kompanien 313 (Funklenk)* et *314 (Funklenk)*, sous la responsabilité de l'*Oberleutnant* Fritschken et du *Hauptmann* Braam, et une *Panzer-Kompanie* comptant douze *Panzer III Ausf. L* armés du canon long de *5cm* compléteront l'ensemble lors de son engagement en Union Soviétique durant l'été 1943.



▼ L'arrivée en Ukraine des éléments du *schwere Panzerjäger-Regiment 656*, dont les Ferdinand, se fait en plusieurs temps, par convois ferroviaires, entre les 6 et 15 juin 1943. Bien qu'à cette époque, la *Luftwaffe* détienne encore la supériorité aérienne, les engins sont camouflés à l'aide de branchages. L'on est en effet jamais trop prudent car un appareil de reconnaissance ennemi en maraude aurait tôt fait de s'intéresser à un tel train, d'autant que le « Ferdi » est encore inconnu des Russes. Coll. Terlisten

Schwere Panzerjäger-Kompanie "Tiger(P)" (*8,8cm Pak 43/2*)

K.St.N.1148c (31/03/1943)

Note : Les modèles des véhicules sont donnés à titre d'exemples pour leur catégorie

Gruppe Führer (groupe de commandement)

1 officier (*Kommandeur*)
8 sous-officiers
12 soldats

x2 *Kraftrad mit Beiwagen*

x2 *Funkkraftwagen*

x2 *Sturmgeschütz mit 8,8cm Pak 43/2 auf Fahrgestell Tiger(P)*

1. Zug (1e section)

1 officier
13 sous-officiers
20 soldats

x4 *Sturmgeschütz mit 8,8cm Pak 43/2 auf Fahrgestell Tiger(P)*

Mittlerer Gl. Lastkraftwagen (3to)

x2 *Mittlerer Gl. Lastkraftwagen (2to) "Maultier"*

2. Zug (2e section)

1 officier
13 sous-officiers
20 soldats

x4 *Sturmgeschütz mit 8,8cm Pak 43/2 auf Fahrgestell Tiger(P)*

Mittlerer Gl. Lastkraftwagen (3to)

x2 *Mittlerer Gl. Lastkraftwagen (2to) "Maultier"*

3. Zug (3e section)

1 officier
13 sous-officiers
20 soldats

x4 *Sturmgeschütz mit 8,8cm Pak 43/2 auf Fahrgestell Tiger(P)*

Mittlerer Gl. Lastkraftwagen (3to)

x2 *Mittlerer Gl. Lastkraftwagen (2to) "Maultier"*

Kfz.Instandsetzungsgruppe (groupe de réparation)

3 sous-officiers
22 soldats

x2 *Leichte Gl. Personenkraftwagen*

Kleiner Instandsetzungkraftwagen

Mittlerer Instandsetzungkraftwagen

x2 *Leichte Zugkraftwagen*

Schwere Gl. Lastkraftwagen (4,5to)

Gefechtstroß I (train de combat n°1)

6 sous-officiers
21 soldats

x2 *Leichte Gl. Personenkraftwagen*

x2 *Mittlerer Gl. Lastkraftwagen (3to)*

x7 *Schwere Gl. Lastkraftwagen (4,5to)*

Gefechtstroß II (train de combat n°2)

4 sous-officiers
6 soldats

Mittlerer Gl. Lastkraftwagen (3to)

Gepäcktroß (train de bagages)

1 sous-officier
3 soldats

Mittlerer Gl. Lastkraftwagen (3to)

Schwere Panzerjäger-Regiment 656

Pampas

Stabskompanie

x5
Sd.Kfz. 250/5

x3
Panzer II Ausf. F

x3
Panzer III Ausf. N

x5
Panzerbeobachtungswagen III Ausf. H

x3
Sd.Kfz. 251/8 Gepanzerter Sankra

x5
Panzer III Ausf. J kurz

Panzer-Kompanie
(12. Panzer-Division)

x12
Panzer III Ausf.L

schwere Panzerjäger-Abteilung 653 (ou I. Abteilung du schwere Panzerjäger-Regiment 656)

Ferdinand x45

1. Kompanie

101

102

111

121

131

112

122

132

113

123

133

114

124

134

2. Kompanie

201

202

211

221

231

212

222

232

213

223

233

214

224

234

3. Kompanie

301

302

311

321

331

312

322

332

313

323

333

314

324

334

Reserve

État-major régimentaire
Commandement : *Oberstleutnant der Reserve* Ernst *Freiherr* von Jungenfeld

Sturmpanzer-Abteilung 216
(ou III. Abteilung)

x45
Sturmpanzer IV Brummbär (dont trois *Befelhs Sturmpanzer IV*)

Panzer-Kompanie 313 (Funklenk)

x3
Panzer III Ausf. N (véhicules de radioguidage)

x7
Panzer III Ausf. L (véhicules de radioguidage)

x6
Sd.Kfz.11/2

x36
Borgward B IV Ausf. A

Panzer-Kompanie 314 (Funklenk)

x10
StuG III Ausf. G (véhicules de radioguidage)

x6
Sd.Kfz.11/2

x36
Borgward B IV Ausf. A

schwere Panzerjäger-Abteilung 654 (ou II. Abteilung du schwere Panzerjäger-Regiment 656)

Ferdinand x44

Stab

II 01

II 02

II 03

5. Kompanie

501

502

511

521

531

512

522

532

513

523

533

514

524

534

6. Kompanie

601

602

611

621

631

612

622

632

613

623

633

614

624

7. Kompanie

701

702

711

721

731

712

722

732

713

723

733

714

714

734

▶ Ce cliché permet de prendre la mesure de la longue volée du canon de *8,8cm Pak 43/2* de 71 calibres qui, même installé très en arrière sur le Ferdinand, dépasse de l'avant de la machine. Coll. Terlisten

UNE TACTIQUE GÉNIALE OU UN CONTRESENS DOCTRINAL ?

À la lecture de cet inventaire à la Prévert, l'on ne peut qu'être surpris par la dichotomie des capacités tactiques des moyens regroupés. En effet, si les Ferdinand sont capables de réduire en miettes n'importe quel char ennemi à 2 000 mètres voire plus, il n'en va évidemment pas de même pour les « *Stupa* » de la *216* qui sont de machines d'appui-feu destinées à opérer à quelques centaines de mètres des points d'appui, des fortifications ou des bâtiments qu'ils doivent détruire pour le compte des *Grenadiere*. Et que dire alors des Borgward qui, schématiquement, ne sont que des vecteurs de charges de démolition bourrés d'explosif ?
En réalité, derrière le côté hétéroclite de ces matériels se cache une mécanique opérationnelle astucieuse et réfléchie, à défaut d'être bien huilée. C'est là le résultat d'un raisonnement ayant pris en compte deux points-clefs. Le premier est lié aux particularités géographiques de l'*Ostfront*, par ses compartiments de combat induits par un terrain plat et qui, en Ukraine, peut atteindre des kilomètres de profondeur, ce qui en fait un terrain de chasse idéal pour des engins armés de canons longs et puissants. Le second, si particulier, tient aux dispositifs défensifs soviétiques, tels que par exemple ceux déployés pour protéger le saillant de Koursk, au nord comme au sud. Or, l'une des grandes particularités de ces derniers est la densité des champs de mines enfouies par les sapeurs russes, des obstacles disposés dans une profondeur atteignant parfois plusieurs kilomètres et qui ne facilitent en rien une percée, l'on s'en doute. Pour en augmenter encore un peu plus la dangerosité, les Soviétiques sont passés maîtres dans l'art de mélanger les pièges : mines « classiques » de type YaM-5 côtoient en effet une multitude de dispositifs explosifs : bombes d'avion, grappes de grenades et obus d'artillerie enterrés, charges de TNT ou assimilés, mines antichars TMD-B, faisant appel à des matériaux quasiment indétectables par les « poêles à frire » allemandes, etc. Mélangés et souvent reliés les uns aux autres par des dispositifs de mise à feu en cascade, ces pièges mortels infestent les terres du saillant de Koursk.
Comme de juste, appliquant le vieil adage militaire qui veut « qu'un obstacle n'ait de valeur que s'il est défendu », ces champs ou marais de mines sont en prime battus par une artillerie puissante et nombreuse dont les tirs sont préréglés grâce à des repères installés sur le terrain. Ils sont en outre protégés par des nids de mitrailleuses et des unités d'infanterie aguerries, elles-mêmes équipées de pièces antichars, de plus ou moins gros calibres et habilement camouflées, et de fusils antichars de 14,5mm. La première étape pour réussir une percée, comme celle que les Allemands souhaitent réaliser à Koursk, durant l'opération « Zitadelle », offensive pour laquelle le *Panzerjäger-Regiment 656* a spécialement été imaginé et formé, va donc consister à neutraliser ces pièges aussi mortels que nombreux et divers. Il apparaît toutefois impossible de faire classiquement intervenir les *Pioniere*, au risque de les voir se faire décimer avant de pouvoir nettoyer le moindre chenal dans les champs de mines. C'est là que les Borgward B IV interviendront. Amenés au plus près des champs de mines, sous la protection des Ferdinand, ils ouvriront progressivement un chenal en étant radiocommandés jusqu'à une distance moyenne de 800 à 1 000 mètres. Dans un second temps, les « Ferdi » avanceront avec pour mission de museler les chars et les pièces antichars et de parer à toute velléité de contre-offensive blindée ennemie. Tandis que les chasseurs de chars lourds veilleront au grain en avant, interviendront derrière eux des tandems Brummbär-fantassins, les premiers appuyant les seconds en détruisant les nids de résistance, les fortifications de campagne et les points d'appui russes. C'est donc en trois temps, plus ou moins distincts, que les Allemands comptent obtenir la percée dans les lignes défensives soviétiques grâce à un outil façonné sur-mesure : le *Panzerjäger-Regiment 656*. Une unité qui, on le comprend, a un rôle tactique bien plus élargi que la seule « chasse aux chars » !

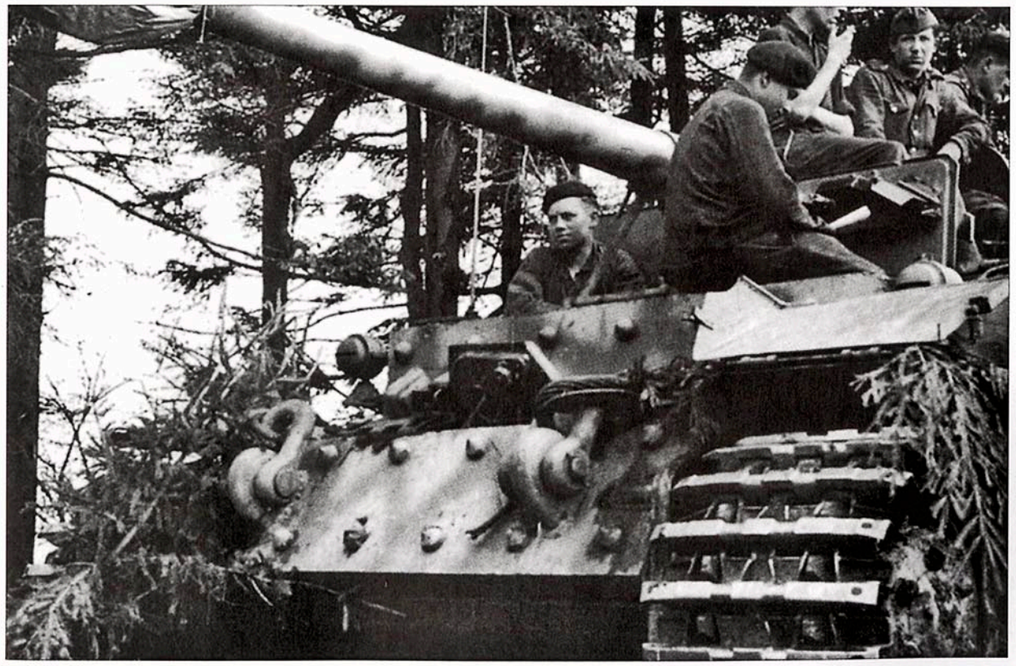
▼ Photo-souvenir pour ce membre d'équipage d'un « Ferdi » portant, comme la plupart de ses camarades, la veste croisée des équipages de la *Sturmartillerie* ; un détail ? Oui et non, puisque lors de son baptême du feu, le Ferdinand est officiellement considéré comme un canon d'assaut lourd. C'est d'ailleurs comme ça qu'il sera employé à Koursk, avec les résultats que nous connaissons... La machine semble encore intacte et « propre », ce qui laisse supposer que « Zitadelle » n'a pas encore débuté. Coll. Terlisten

Cette tactique d'assaut est partiellement testée par les Allemands durant deux jours, lors d'un *Kriegspiele* se déroulant les 23 et 24 mai 1943, devant un parterre d'officiers, dont Guderian qui s'est spécialement rendu à Bruck an der Leitha pour l'occasion. Cette démonstration donne toute satisfaction, à deux détails près, cependant. *Primo*, personne n'a pensé à simuler les pilonnages d'artillerie qui ne manqueront pas de s'abattre sur les unités de déminage et qui occasionneront une gêne certaine lors de ces opérations. *Secundo*, parmi les Allemands, l'on ne s'est pas plus soucié des contre-attaques locales des fantassins soviétiques qui, à ne pas en douter, interviendront entre l'arrivée au contact des Ferdinand, envoyés devant et sans escorte, et la montée en ligne des Brummbär et de l'infanterie à leurs côtés, quelques minutes plus tard. Un laps de temps plus ou moins longs, durant lequel les *Panzerjäger* auront potentiellement à affronter les *Frontoviki* sans disposer des moyens nécessaires pour le faire, notamment une mitrailleuse de caisse. Autrement dit, au moindre raté, au moindre retard ou au moindre imprévu, les « Ferdi » risqueront de se retrouver isolés, en pointe, face à des assaillants pratiquant un combat pour lequel ces engins n'ont pas été pensés sur le plan doctrinal.
Dernier point et ce n'est guère un détail, l'exercice de Bruck an der Leitha va donner lieu à un vrai « miracle mécanique » : le retour jusqu'à Neusiedel-am-See – soit une distance parcourue d'environ 40 kilomètres, par leurs propres moyens et sans le moindre incident technique – de tous les engins ayant participé au *Kriegspiele* ! Un véritable exploit pour les lourds « Ferdi » qui amènera les Allemands à développer une réelle confiance en la fiabilité de ces engins.

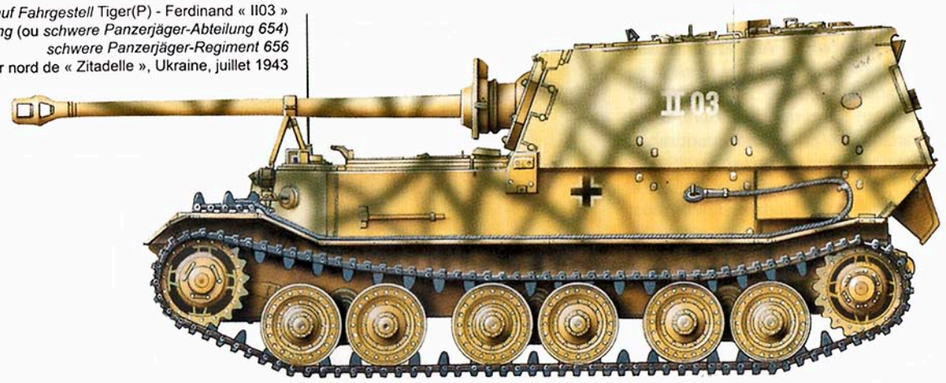
◀ et ◣ Camouflé avec son engin dans un bois près de Ponyri, cet équipage de la *II./656* vient de connaître son baptême du feu ! Deux détails intéressants apparaissent sur cette photo. D'une part, les coiffures (bérets) portées par certains membres d'équipage qui sont relativement curieuses. Et, d'autre part, la présence d'une fosse creusée sous le blindé. De toute évidence, celle-ci a été aménagée pour protéger l'équipage en cas de pilonnage de la part de l'artillerie russe. Certes, dans un tel cas de figure, les hommes peuvent demeurer à bord de leur engin, dont la carapace épaisse les mettra à l'abri de la ferraille et des éclats d'obus, mais c'est là une situation doublement inconfortable. En effet, bien que vaste, l'engin n'est pas fait pour être « habité » durant de longues heures et, surtout, les tympans et les nerfs de ces hommes « enfermés » dans leur « boite de conserve » seraient mis à très rude épreuve ! Dans un tel cas, il est donc préférable de s'abriter sous la machine, en prenant soin d'emporter avec soi ses armes individuelles. Coll. Terlisten

UN BAPTÊME DU FEU SANGLANT

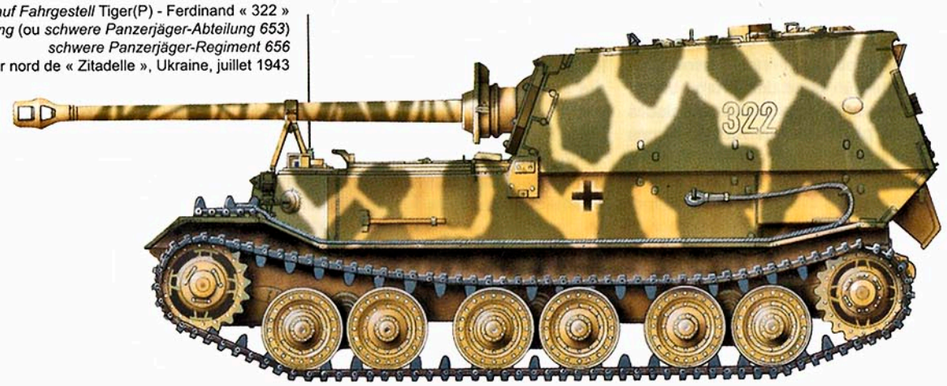
Le départ des Ferdinand pour l'Union Soviétique s'échelonne sur plusieurs jours, entre les 6 et 15 juin 1943. Les différents convois ferroviaires emportent troupes et matériels dans le secteur de la *Heeresgruppe* « Mitte ». Sur place, le *Panzerjäger-Regiment 656* se regroupe dans la zone de Glazunovka. Fractionnée en deux *Kampfgruppen*, la grande unité interviendra pour partie au bénéfice du *XXXXI. Panzer-Korps* du *Generaloberst* Josef Harpe ; rattaché à la *9. Armee*, le corps de Harpe doit intervenir contre le nord du saillant de Koursk. La *schwere Panzerjäger-Abteilung 653* (ou *I./656*) de Steinwachs est affectée à l'appui des *86.* et *292. Infanterie-Divisionen* auxquelles elle doit ouvrir une route dans les défenses russes. Derrière les *Panzerjäger*, les canons d'assaut des *Sturmgeschütz-Abteilungen 177* et *244* et les machines de la « *Stupa* » *216* (ou *III./656*) prêteront main forte aux *Landser* pour sécuriser les flancs de la percée afin que la *18. Panzer-Division* puisse exploiter vers Ponyri. De son côté, la *schwere Panzerjäger-Abteilung 654* (ou *II./656*) œuvrera aux côtés de la *78. Sturm-Division* du *Generalleutnant* Hans Traut. Il est là aussi prévu que les Ferdinand roulent en tête pour enfoncer les positions ennemies.



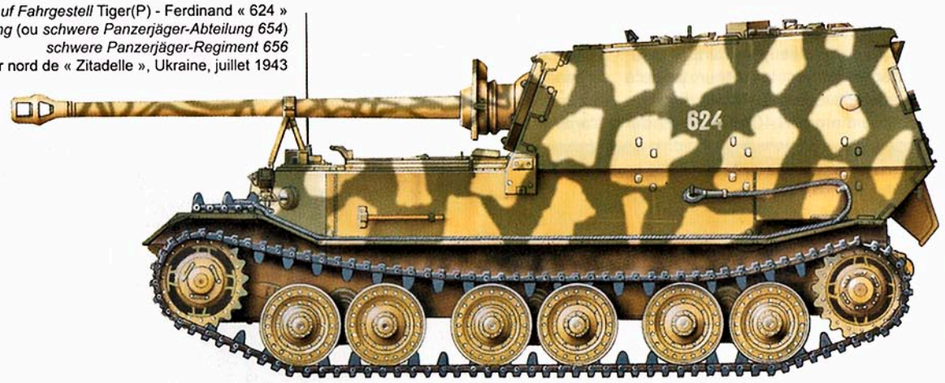
Sturmgeschütz mit 8,8cm Pak 43/2 auf Fahrgestell Tiger(P) - Ferdinand « II03 »
Stab / II. Abteilung (ou *schwere Panzerjäger-Abteilung 654*)
schwere Panzerjäger-Regiment 656
Secteur nord de « Zitadelle », Ukraine, juillet 1943



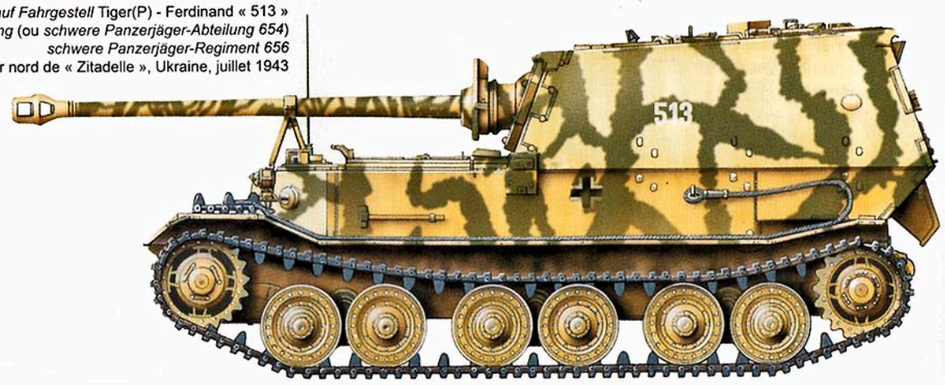
Sturmgeschütz mit 8,8cm Pak 43/2 auf Fahrgestell Tiger(P) - Ferdinand « 322 »
3. Kompanie / I. Abteilung (ou *schwere Panzerjäger-Abteilung 653*)
schwere Panzerjäger-Regiment 656
Secteur nord de « Zitadelle », Ukraine, juillet 1943



Sturmgeschütz mit 8,8cm Pak 43/2 auf Fahrgestell Tiger(P) - Ferdinand « 624 »
6. Kompanie / II. Abteilung (ou *schwere Panzerjäger-Abteilung 654*)
schwere Panzerjäger-Regiment 656
Secteur nord de « Zitadelle », Ukraine, juillet 1943



Sturmgeschütz mit 8,8cm Pak 43/2 auf Fahrgestell Tiger(P) - Ferdinand « 513 »
5. Kompanie / II. Abteilung (ou *schwere Panzerjäger-Abteilung 654*)
schwere Panzerjäger-Regiment 656
Secteur nord de « Zitadelle », Ukraine, juillet 1943



© M. Filipiuk / Batailles & Blindés, 2009

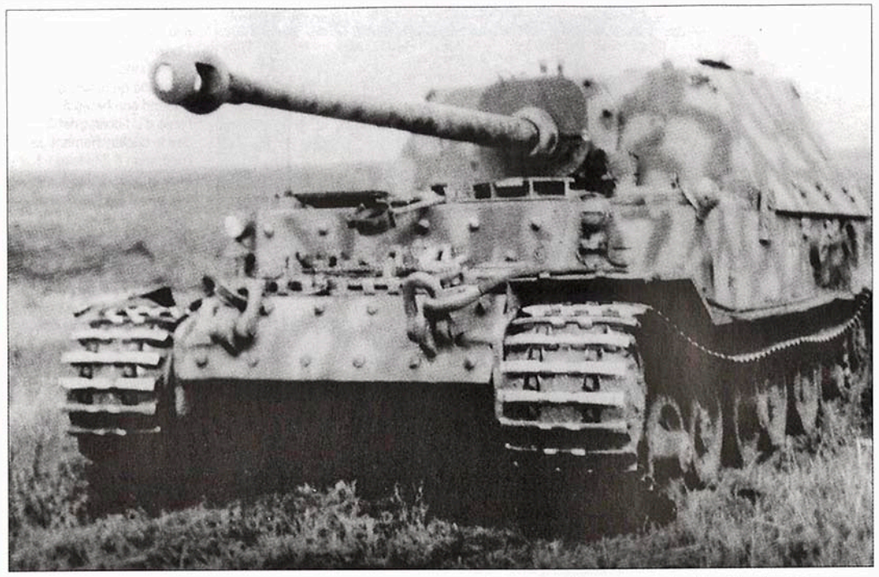
Dans l'esprit des Allemands, leurs redoutables *8,8cm* et leur poids record – le Ferdinand est alors l'engin de combat le plus lourd et le mieux blindé de la *Wehrmacht* – devraient suffire à emporter la décision face aux Soviétiques retranchés sur les pentes des collines avoisinantes.

Au premier jour de « Zitadelle » dans la pince nord, les résultats apparaissent comme mitigés. Si les équipages de la *653* (ou *I./656*) parviennent à s'enfoncer profondément dans la première ligne de défense ennemie, jusqu'à atteindre Alexandrovka, détruisant en prime une petite trentaine de T-34 et de nombreux emplacements d'artillerie, l'unité perd au fil de la journée 33 de ses 45 précieux chasseurs de chars… du fait des mines ! La tactique mise en point en Allemagne a pourtant été utilisée mais les douze engins de démolition radiocommandés de la *Panzer-Kompanie 314 (Funklenk)* employés ce jour-là ont été considérablement gênés par les tirs de barrage de l'artillerie russe qui a, ensuite, contraints les équipages des Ferdinand à s'enfermer dans leurs machines. « Sourds et en partie aveugles » du fait des gerbes de terre s'élevant sans cesse vers le ciel à cause du pilonnage russe, nombre d'entre eux se sont alors égarés et ont quittés, sans le savoir, les chenaux déminés jusqu'à rouler sur un piège. Il est vrai que les artilleurs soviétiques ont volontairement pris sous leur feu les couloirs ouverts par les Borgward de façon à retourner le terrain et à déplacer les mines mais également pour arracher les piquets de repérage posés par les *Pioniere*. Pris sous une pluie d'obus, certains équipages de Ferdinand seront alors contraints de patienter de longues heures avant de pouvoir évacuer de nuit leur « fauve blessé ». La grande majorité de ces engins pourra être récupérée et remise en état mais non sans mal, puisqu'il faudra parfois mobiliser jusqu'à cinq semi-chenillés lourds pour les sortir du guêpier dans lequel ils s'étaient fourrés ! Le manque criant de moyens de dépannage et de remorquage adaptés à la taille et, surtout, au poids des Ferdinand se révélera alors être une lacune majeure. D'autant que, déjà, les « maladies de jeunesse » du blindé lourd se révèlent : manque de fiabilité du système de motorisation de Porsche, chenilles trop fragiles, etc.

Sur le front des *Panzerjäger* de la *654* (ou *II./656*), « Zitadelle » commence aussi sous de mauvais auspices. L'unité intervient en appui des fantassins de la *78. Sturm-Division* qui ont pour mission de conquérir les collines 238 et 253 puis de pousser vers Maloarkhangelsk. Là encore, les « Ferdi » peuvent compter sur l'aide des Borgward de la *Panzer-Kompanie 313 (Funklenk)*. Toutefois, dès le début de l'opération, cette dernière perd quatre de ses petits engins, piégés dans un champ de mines allemand non répertorié sur les cartes d'état-major ! Plus de dix autres sont nécessaires pour ouvrir une route sûre aux *Panzerjäger* qui se ruent alors à l'assaut des positions des *Frontoviki*. Mais là encore, alors que les combats font rage, de nombreux automoteurs vont être endommagés près de Ponyri du fait des mines adverses. En effet, profitant de l'absence de fantassins allemands, les sapeurs soviétiques se glissent autant que possible au plus près des Ferdinand pour poser des mines devant leurs chenilles, des entreprises qui relèvent bien souvent du suicide ! Le terrain n'étant pas sécurisé et les moyens de dépannage insuffisants, les Allemands vont alors être contraints d'abandonner 18 de leurs machines qui feront aussi bien la joie des soldats que des propagandistes de Staline qui multiplieront les clichés plus célèbres les uns que les autres pour vanter la victoire des combattants du *Vojd* sur l'acier des « fascistes hitlériens » !

◀ Ce « Ferdi » appartient à la *II./656* ou *schwere Panzerjäger-Abteilung 654*. Abondamment camouflé de branchages, il attend son heure à l'orée d'un bois, c'est-à-dire le déclenchement de l'opération « Zitadelle » ! Pour conserver l'effet de surprise de l'engagement de leurs mastodontes, les Allemands vont prendre de nombreuses précautions comme limiter les déplacements au maximum (uniquement de nuit, d'ailleurs) ou encore effacer les traces de chenilles laissées par les Ferdinand lors de leurs mouvements. Coll. Terlisten

▼ Outre son indéniable caractère artistique, ce cliché permet aussi de se faire une idée du camouflage des Ferdinand, en 1943. Comme nombre d'engins allemands de cette époque, ces machines sont camouflées en deux tons : jaune sable et vert. À noter que les schémas de camouflage, les marquages et le style de numérotation tactique changent d'une compagnie à l'autre.
Nous sommes ici avec des engins de la *schwere Panzerjäger-Abteilung 654*, en France ou en Allemagne, à l'entraînement, peu avant leur départ pour l'Union Soviétique.
Archives Caraktère
Coll. Kadari



▲ Ce « Ferdi » de la *II./656* aurait été pris en photo quelques minutes seulement après le début des assauts contre les positions russes, au nord du saillant de Koursk. On remarquera la position de la chaise de route abaissée ainsi que la présence d'un casque allemand (troué !) fixé sur l'engin. Coll. Terlisten

Pour pallier les carences en matériels de dépannage, la *653* (ou *I./656*) demande et obtient deux Bergepanther. Ce renfort est le bienvenu mais, en réalité, il est déjà trop tard, le mal a déjà était fait, car de nombreux Ferdinand laissés sur le terrain ont été sabotés par des soldats russes se faufilant dans le *no man's land* à la faveur de l'obscurité de la nuit. D'ailleurs, ceux-ci ne restent pas inactifs face aux Allemands et une puissante contre-offensive est organisée par l'Armée rouge, notamment sur les arrières de la *9. Armee*, dans le secteur nord d'Orel. Passant de l'offensive à la défensive, les *Panzerjäger* de la *653* (ou *I./656*) contribuent à stopper certaines pénétrations ennemies avec brio. Employés à la chasse à l'affut, ce pour quoi ils avaient été initialement pensés, bien embusqués, les « Ferdi » se révèlent être d'implacables prédateurs, certains équipages totalisant plus de 20 chars ennemis détruits par jour !

UN BILAN MITIGÉ

« Zitadelle » stoppée sur ordre du *Führer* en personne, les engins survivants des deux *Panzerjäger-Abteilungen* sont momentanément amalgamés pour faire face aux contre-offensives russes. Sur les 89 machines avec lesquelles il était arrivé en Union Soviétique en juin 1943, le *Panzerjäger-Regiment 656* ne totalise plus que 54 engins, dont une grosse vingtaine seulement est déclarée opérationnelle. De plus, confronté à une pénurie croissante de pièces détachées conduisant les mécanos à pratiquer la « cannibalisation » sur les machines les plus endommagées et toujours privé de moyens lourds de dépannage, hormis les deux Bergepanther récupérés quelques jours plus tôt, Ernst von Jungenfeld demande et obtient le retrait du front de son unité.

Ces chiffres et ces faits ne doivent toutefois pas faire oublier une autre réalité, celle de l'impressionnant tableau de chasse que se sont taillés les Ferdinand en moins d'un mois. Selon un communiqué officiel de l'*Oberkommando des Heeres* daté du début du mois d'août 1943, durant « Zitadelle » et les combats qui ont suivi, les *Panzerjäger* ont été crédités d'un peu moins de 500 chars et véhicules détruits, auxquels il convient d'ajouter plus de 300 pièces d'artillerie de campagne et antichars ! Un score certainement « gonflé » pour des besoins propagandistes mais loin d'être si grotesque que ça au regard du carnage qu'ils réaliseront une fois utilisés à bon escient et dans les bonnes conditions tactiques. D'ailleurs, un document allemand de la fin octobre 1943 enfonce le clou, en portant le score total des « Ferdi » à 582 chars et 344 canons détruits depuis leur premier engagement en Russie jusqu'à cette date.

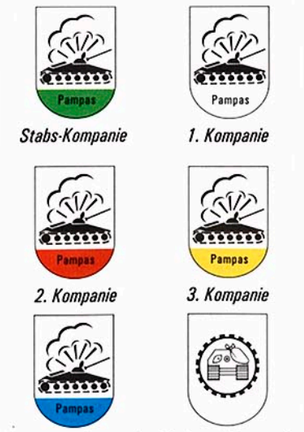
Il n'en demeure pas moins que le *Sturmgeschütze mit 8,8cm Pak 43/2 auf Fahrgestell* Tiger(P) n'est pas l'Arme absolue dans le sens où il souffre de défauts rédhibitoires et de problèmes récurrents car structurels.

▶ *Nach Kursk !* Cet équipage allemand participe avec son Ferdinand à la « grande déflagration » de juillet 1943 autour du saillant de Koursk. Le front n'est toutefois pas très proche puisque le tube du redoutable « 88 » est pris dans sa chaise de route. Il est en outre protégé par un couvre-bouche en tissu imperméabilisé. Coll. Terlisten

© M. Filipiuk / Batailles & Blindés, 2009

Sturmgeschütz mit 8,8cm Pak 43/2 auf Fahrgestell Tiger(P) - Ferdinand « 234 »
2. Kompanie / I. Abteilung (ou *schwere Panzerjäger-Abteilung 653*)
schwere Panzerjäger-Regiment 656
Zaporozhye, Ukraine, automne 1943

Schwere Panzerjäger-Abteilung 653
(Insignes portés à l'automne 1943)



Stabs-Kompanie — *1. Kompanie*
2. Kompanie — *3. Kompanie*
Versorgung-Kompanie — *Werkstatt-Kompanie*

Schwere Panzerjäger-Abteilung 653
(Insignes portés à Koursk, juillet 1943)

Note : sur certains engins, comme pour notre exemple, les deux types d'insignes seront portés en même temps.

Ce « Ferdi » est dans un bien triste état et rien ne prouve que les mécanos visibles sur ce cliché seront à même de pouvoir le remettre en état de combattre. Le doute est en effet de mise... La casemate a disparu (démontée), tandis qu'un ou plusieurs axes des galets de roulement sont tordus. En outre, les câbles électriques qui pendent sur le côté de la machine ne laissent augurer rien de bon sur le plan mécanique. Outre des moyens de remorquage limités, les unités de Ferdinand souffriront aussi des limitations intrinsèques de leur *Werkstattkompanie* (compagnie de maintenance et de réparations). Compte tenu de leurs poids et des technologies employées, les *Panzerjäger* lourdement endommagés devront être renvoyés en usine, en autriche. Coll. Terlisten

Si ses équipages louent l'incroyable capacité de destruction de son « 88 » ainsi que la protection offerte par son blindage atteignant une épaisseur record pour l'époque, ils se plaignent aussi d'un certain nombre de soucis dont, pêle-mêle, les difficultés rencontrées pour extraire les munitions de leur logement, la moindre qualité des obus explosifs abimant les tubes ou bloquant la culasse du *8,8cm*, le manque de capacité d'observation vers l'extérieur lorsque la machine est en phase de combat, c'est-à-dire volets et écoutilles fermés, et, surtout, l'absence de mitrailleuse de caisse. Un « oubli » qui ne sera pas sans conséquences lors de la phase offensive de « Zitadelle » durant laquelle les « Ferdi » seront amenés – bien que ce soit là un contresens doctrinal ! – à parfois être au contact des équipes de « casseurs de chars » russes armés de cocktails Molotov ou de pains d'explosifs. Pour pallier le problème, certains équipages n'hésiteront pas à tendre du fil barbelé sur la caisse de leur engin et en viendront même à repousser les assaillants en tirant avec leurs armes automatiques à travers le tube de leur canon de *8,8cm*, culasse ouverte ! Un moyen comme un autre de se défendre, faute de mieux... D'autres auront l'idée de faire installer par les mécanos des équipes de maintenance une mitrailleuse sur le haut de la casemate du *Panzerjäger*, tirant dans l'arc avant. Mais rares seront les membres d'équipage à se porter volontaires pour sortir de l'engin en plein combat afin d'actionner l'arme évoquée !

Autres difficultés, et non des moindres, les « maladies de jeunesse » de l'engin dues à la rapidité de son développement et jusqu'alors négligées, notamment à la suite du « miracle mécanique » de Neusiedel-am-See de mai 1943. La fiabilité douteuse du Ferdinand – mal ventilées, ses génératrices électriques ont une forte propension à chauffer puis à subitement prendre feu, sans même parler des court-circuits électriques débouchant eux aussi sur des incendies – conduit ses équipages à faire œuvre de grande prudence et à ne surtout pas pousser la « bête » dans ses derniers retranchements. Dans un registre similaire, la suspension à barres de torsion s'avère si fragile qu'il convient de ne point trop la brusquer, ce qui complique encore un peu plus le travail du pilote qui se doit d'éviter les cratères d'obus trop profonds ou bien les coupures de terrain trop raides.

Ainsi, durant « Zitadelle », les Ferdinand dépasseront rarement les 10 km/h en tout-terrain, ce qui en fera des cibles rêvées pour les artilleurs soviétiques qui pourront concentrer leurs feux sur eux, avec toutes les conséquences que l'on peut imaginer, aussi bien pour les machines en elles-mêmes que pour les équipages soumis à un stress quasi-permanent ! Cette lenteur entraînera d'ailleurs un autre effet pervers, une sorte de décalage dans le tempo des opérations conduites de concert par les « Ferdi » et leurs « anges gardiens », les hommes des *Panzer-Kompanien 313* et *314 (Funklenk)* qui seront systématiquement contraints d'attendre les « lourds », une fois les chenaux sécurisés dans les champs de mines, en étant exposés aux coups à répétition des Soviétiques, notamment ceux des canons antichars et des T-34 enterrés à défilement de tourelle. Quant à l'infanterie d'accompagnement, qui opérera de temps à autres avec les *Panzerjäger*, elle sera décimée par la mitraille concentrée par les Russes sur les machines pour les stopper. Bien souvent, les « Ferdi » aborderont les lignes ennemies en étant purement et simplement privés de leur escorte de *Grenadiere* et donc de moyens de défense rapprochée.

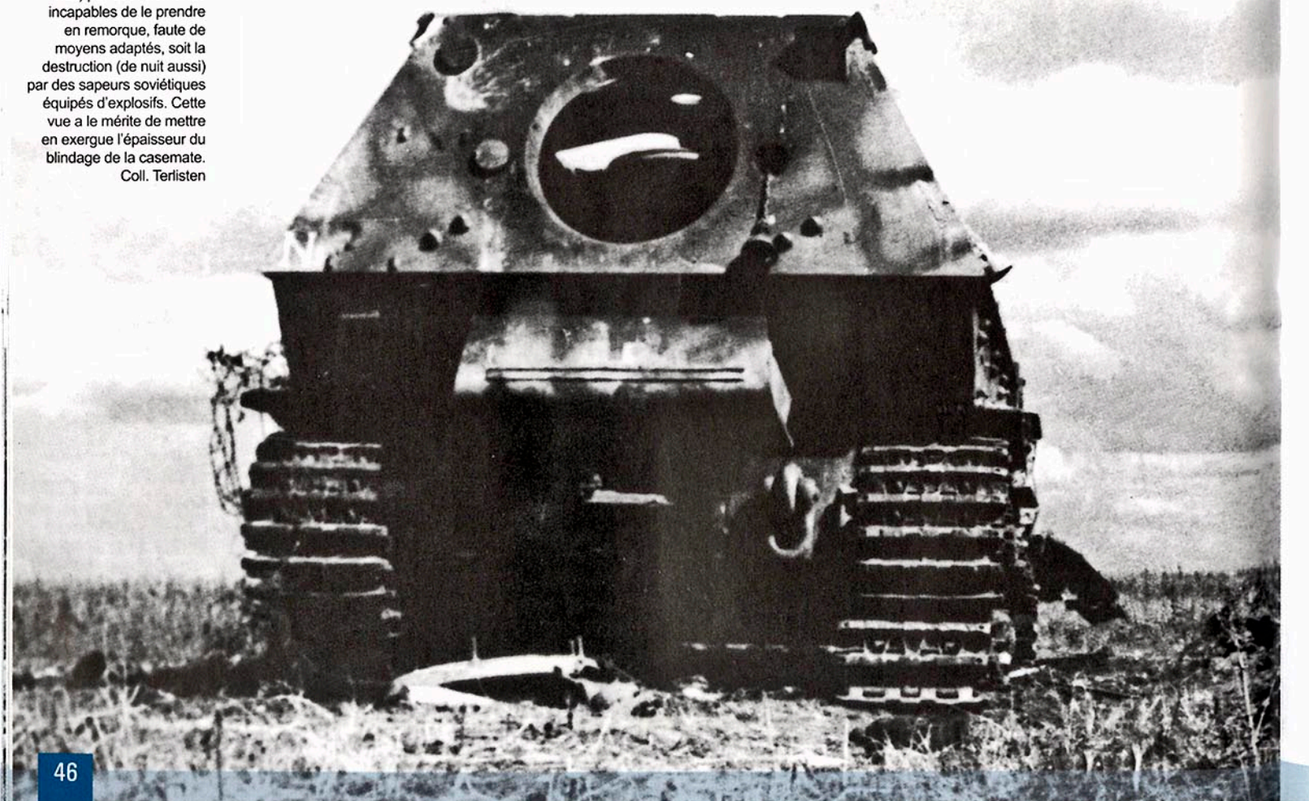


Photo symbolique s'il en est, avec ce Ferdinand de la *II./656* (ou *654*) détruit et incendié à Koursk. A-t'il roulé sur une mine ayant provoqué des explosions en série ? Peu probable. Le scénario pour les « Ferdi » perdus à Koursk est presque toujours le même : immobilisation par une mine ou un coup d'artillerie direct dans les chenilles puis, soit le sabordage (de nuit) par des Allemands incapables de le prendre en remorque, faute de moyens adaptés, soit la destruction (de nuit aussi) par des sapeurs soviétiques équipés d'explosifs. Cette vue a le mérite de mettre en exergue l'épaisseur du blindage de la casemate. Coll. Terlisten

Changement de propriétaires pour ce Ferdinand de la *I./656* ou *schwere Panzerjäger-Abteilung 653* capturé intact dans le secteur d'Orel. Les inscriptions peintes sur la machine indiquent qu'elle a été capturée par les *Frontoviki* de la 129e division de fusiliers. Pour les besoins de la propagande, les Russes se sont empressés de faire une croix sur la *Balkenkreuz* allemande ! Coll. Terlisten

TENIR POUR NE PAS MOURIR !

À l'issue de la bataille pour le saillant de Koursk, le *schwere Panzerjäger-Regiment 656* passe en réserve. Les pertes en matériels ont été si importantes qu'il n'est pas possible de maintenir les deux *schwere Panzerjäger-Abteilungen* de l'unité. C'est donc à cette époque que les personnels de la *654* (ou *II./656*), alors en partance pour la France afin d'y être rééquipés avec le tout nouveau Jagdpanther, cèdent leurs engins à leurs camarades de la *653* (ou *I./656*). En parallèle, les *Panzer-Kompanien 313 (Funklenk)* et *314 (Funklenk)* sont rendues autonomes et quittent le giron du régiment ; elles serviront plus tard en étant rattachées à des *Tiger-Abteilungen*. Seuls restent les Brummbär de la « *Stupa* » *216.* (ou *III./656*) aux côtés des « Ferdi ». À partir de cette date, ces unités retrouveront leur désignation individuelle.

L'état des engins de la *schwere Panzerjäger-Abteilung 653* impose justement qu'ils soient révisés à proximité d'un centre industriel doté des moyens adéquats, notamment sidérurgiques, électriques et de levage. La ville ukrainienne de Dniepropetrovsk, cité minière et industrielle par excellence, est choisie pour ce faire. Sur les 54 Ferdinand disponibles, seule une petite cinquantaine peut théoriquement être remise en état. Toutefois, certains *Panzerjäger* sont si endommagés qu'un retour en usine en Autriche s'impose.

Mais bientôt, la réalité de la guerre rattrape les automoteurs. Les Soviétiques poursuivent leur offensive et se rapprochent dangereusement du fleuve Dniepr.

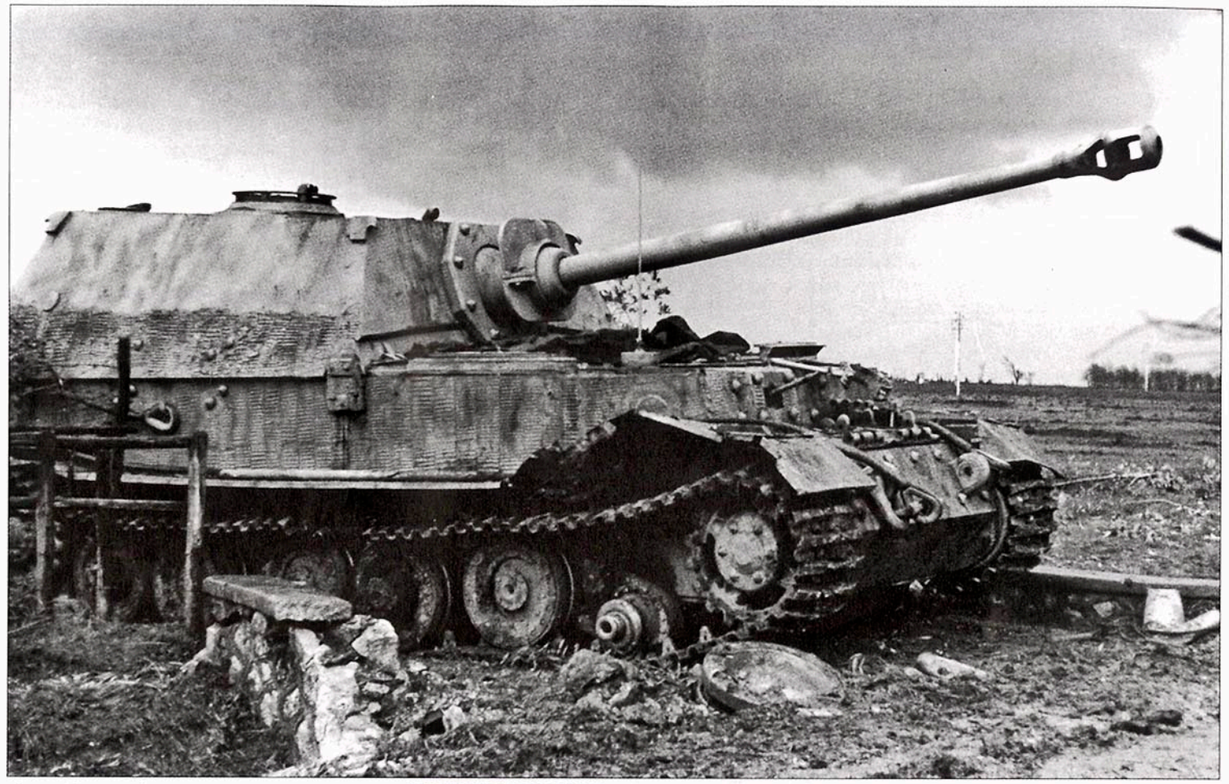
et L'affaire de Koursk est terminée. Et, après les Allemands, c'est au tour des Soviétiques d'attaquer dans le secteur de Zaporozhye et Nikopol. Pour stopper les T-34, les quelques « Ferdi » encore en état de combattre vont être engagés dans la bataille, avec un succès certain. Grâce à leur « 88 », les équipages vont obtenir des scores très élevés. Coll. Terlisten

▲ Vue frontale particulièrement impressionnante d'un Elefant de la *1. Kompanie* de la *schwere Panzerjäger-Abteilung 653*. L'engin, qui porte le nouvel insigne de son unité, l'épée des Nibelungen, a été photographié en Italie. La végétation, assez dense, laisse à penser que nous sommes déjà au printemps de l'année 1944, peut-être même en été. Archive of Modern Conflict E024548

▶ Des *Panzer-Grenadiere* de la « Hermann Göring » dépassent un Elefant détruit de la *1./653*, compagnie détachée en Italie, dans le secteur d'Anzio-Nettuno, aux ordres du *Leutnant* Ulbricht. Ce chasseur de chars sera le premier à être perdu en Italie. Il s'agit de la machine de l'*Unteroffizier* Khül. Comme à Koursk, les « mastodontes » seront engagés dans de mauvaises conditions contre la tête de pont alliée. Et comme à Koursk, le succès ne sera pas au rendez-vous... Bundesarchiv-Bildarchiv

Le centre urbain de Zaporozhye, établi sur la banque droite du cours d'eau, à environ 80 kilomètres au sud de Kiev, est ainsi menacé. Si la ville tombe, ce sera au tour de Nikopol d'être assiégée. Les Allemands raclent les fonds de tiroirs et de maigres renforts convergent vers le champ de bataille. Parmi ceux-ci, une dizaine de Ferdinand, retapés avec les moyens du bord, est expédiée dans le secteur, en septembre, afin d'asséner un coup d'arrêt à la progression des T-34. Les équipages, qui ne s'aventurent pas au contact de l'ennemi, engagent leurs cibles à longue portée et font des ravages. Mais rien n'y fait et, début octobre, la petite *Kampfgruppe* est contrainte de se replier pour échapper à l'encerclement. Elle combattra alors pour défendre Nikopol et freiner la poussée soviétique avant de décrocher à la mi-novembre. Se battant pied à pied, les *Panzerjäger* lourds continuent d'infliger des pertes sévères aux Russes, comme lors de la bataille de Miropol, à une cinquantaine de kilomètres à l'ouest de Zaporozhye, au cours de laquelle plus de 60 chars soviétiques sont réduits à l'état d'épaves par une poignée de Ferdinand.

Fin novembre et début décembre, du fait de l'usure des combats, des difficultés d'approvisionnement et de la dégradation mécanique des machines, la situation de la *schwere Panzerjäger-Abteilung 653* a terriblement empiré. Elle ne compte plus qu'une quarantaine de chasseurs de



chars, dont seulement quatre aptes à combattre et huit pouvant être remis en état avec les moyens du bord. Le reste du parc blindé nécessite des révisions approfondies en usine, voire une refonte complète pour certaines machines. Le 10 décembre, l'unité reçoit l'ordre de faire mouvement vers l'Autriche mais les conditions au front l'en empêchent et il faut attendre la fin décembre pour que les premiers « Ferdi » prennent la route de Sankt-Pölten par voie ferrée. Les derniers éléments de l'unité quittent le sol ukrainien à la mi-janvier 1944, accompagnés par l'état-major du *schwere Panzerjäger-Regiment 656*.

Le bilan de « l'après bataille » de Koursk est globalement positif pour les « Ferdi » dont les équipages ont montré un réel savoir-faire alors qu'ils étaient confrontés à des conditions désastreuses, aussi bien au sein de leur unité qu'à l'échelle d'une Armée allemande acculée à un repli plus ou moins bien organisé. Employés au mieux de leurs capacités, les *Panzerjäger* ont ainsi « abattu » un travail colossal, accroissant sensiblement leur tableau de chasse ! Au vu de ces performances, il est désormais clair pour tous, à commencer par les stratèges de l'*Oberkommando des Heeres*, que le Ferdinand doit être considéré comme un chasseur de chars et non pas un canon d'assaut lourd.

AVENTURES ITALIENNES POUR LES ELEFANT

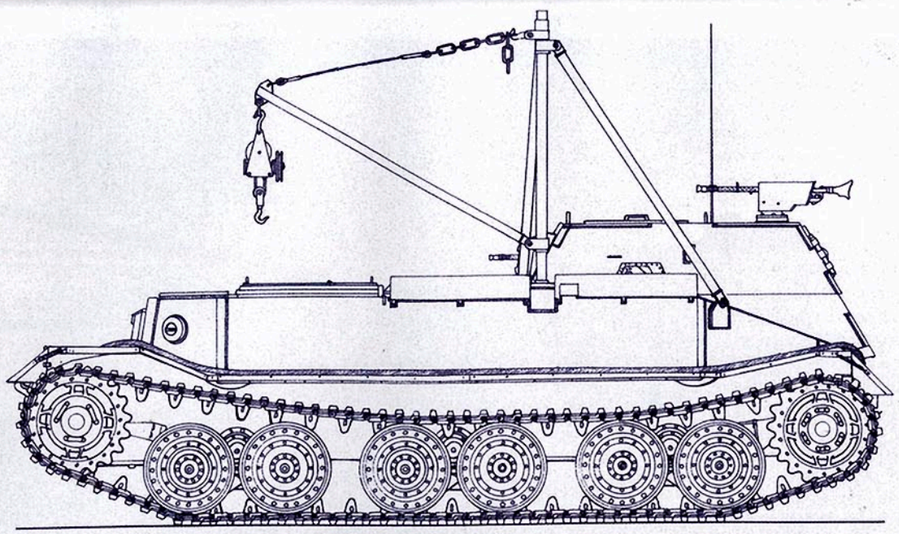
Le retour des Ferdinand en Autriche va s'accompagner d'une série de modifications sur les machines que nous ne détaillerons pas ici. Tout au plus, nous contenterons-nous de préciser qu'ils sont (enfin) dotés d'une MG-34 de caisse, qu'ils reçoivent un tourelleau pour le *Bordführer* ainsi que de nouvelles chenilles, plus résistantes, qu'ils seront enduits de *Zimmerit* et qu'ils recevront des éléments de sur-blindage boulonnés portant l'épaisseur de l'acier protégeant le glacis de la machine à 300 mm ! Il est aussi intéressant de noter qu'au regard des dommages subis par chacun des engins, ceux-ci seront répartis entre les usines Nibelungen et le Grand Arsenal de Vienne, ce dernier se chargeant en priorité des « grands brûlés » ; autrement dit des « Ferdi » immobilisés suite à des incendies liés à des dysfonctionnements mécaniques.

Pour offrir à l'unité une capacité de remorquage correcte, trois machines sont transformées en *Bergepanzer* ou Berge-Ferdinand, sur le modèle d'un prototype imaginé dès septembre 1943, en Autriche, à partir d'un châssis de *VK 45.01(P)*. Reprenant l'architecture générale du *Panzerjäger*, le Berge-Ferdinand est bien évidemment débarrassé de son tube de *8,8cm*, ce qui permet de le doter d'une casemate blindée nettement plus basse et donc plus légère. Son poids étant en retrait par rapport à la version armée, il regagne en mobilité. La machine est armée d'une MG-34 montée sur rotule positionnée sur la face avant de la casemate, une idée que les ingénieurs d'Alkett avaient eu lors de la conception du Ferdinand mais à laquelle le *Doktor* Porsche s'était énergiquement opposé. S'il ne l'avait pas fait, il est probable qu'à Koursk les « Ferdi » auraient eu les moyens de se défendre face aux assauts des *Frontoviki*.

En attendant, le *schwere Panzerjäger-Regiment 656* est réduit à sa plus simple expression puisqu'il n'engerbe plus que la *schwere Panzerjäger-Abteilung 653* et la *Sturm-Panzer-Abteilung 216*. Son *Kommandeur*, le récemment promu *Oberst* Ernst *Freiherr* von Jungenfeld quitte son commandement. Il est remplacé par l'*Oberst* Schmitgen. Dans le même temps, le développement des opérations alliées en Italie, notamment le débarquement d'Anzio-Nettuno du 22 janvier 1944 qui menace les positions allemandes près de Rome, va conduire l'*Oberkommando des Heeres* à éclater l'unité en dépêchant sur place la *1. Kompanie* du 653., avec les matériels déjà remis en état, ainsi que le gros de la « Stupa » 216.

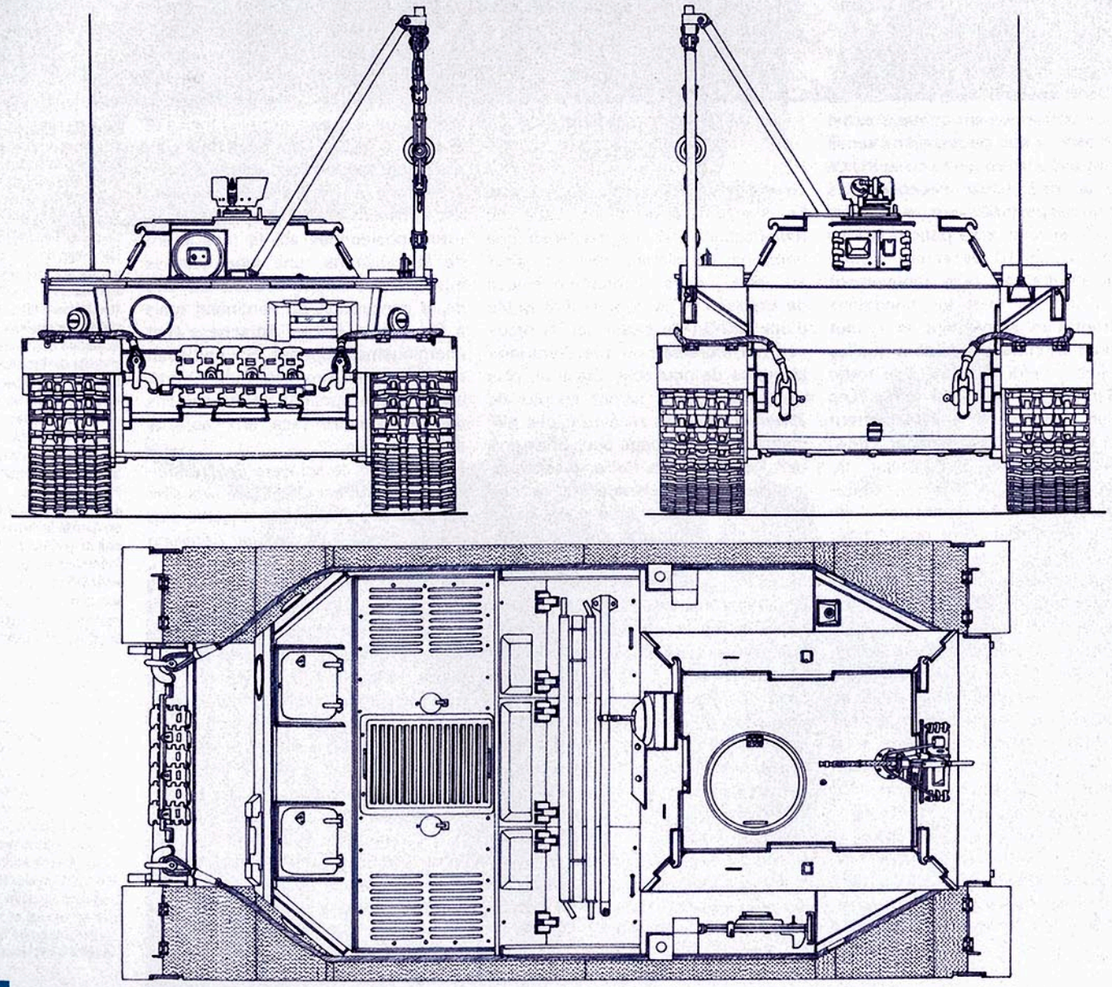
C'est le *Leutnant* Helmut Ulbricht qui prend la tête de la *1./653* en partance pour l'Italie.

▲ *Achtung Minen !* Comme en Ukraine, quelques mois plus tôt, les équipages des Elefant vont être confrontés aux mines lors des opérations contre la tête de pont d'Anzio-Nettuno. Cet engin de la *1./653* a roulé sur un piège... allemand ! Le souffle de l'explosion a emporté un galet de roulement et tordu le garde-boue du blindé. La chenille est toutefois intacte. Pourquoi ? L'hypothèse la plus crédible est qu'elle aurait été réparée après que la machine ait été endommagée, ce dans le but de récupérer le *Panzerjäger* (qui, hormis les dégâts évoqués est en bon état) et de le remettre en état de combattre. Toutefois, l'opération semble ne pas avoir été conduite jusqu'à son terme et la machine a finalement été abandonnée. Bundesarchiv-Bildarchiv



Berge-Elefant 1/48e

© Hubert Cance /Batailles & Blindés 2009



Il n'a sous ses ordres que onze *Panzerjäger* « reconstruits », en lieu et place des quatorze théoriquement prévus pour une compagnie par la *K.St.N.* Il peut cependant compter sur le renfort bienvenu d'un Berge-Ferdinand. La *Kampfgruppe*, qui arbore pour insigne l'épée des Nibelungen, arrive via plusieurs trains à Rome, entre les 16 et 23 février 1944. Elle est immédiatement dirigée tout près du palais pontifical de Castel Gandolfo, la résidence estivale du Pape. Rattachée à la *schwere Panzer-Abteilung (Tiger) 508*, elle passe avec cette dernière sous le commandement tactique de la *Fallschirm-Panzer-Division* « Hermann Göring », le 27 février. Dès l'aube du 28, les « Ferdi » sont engagés contre les Américains. Mais les conditions sont mauvaises, à commencer par la nature du terrain qui se révèle gras et collant, sans compter avec l'omniprésence des chasseurs-bombardiers, les pilonnages d'artillerie et les contraintes d'itinéraires induites par les ouvrages d'art du secteur qui, pour la plupart, sont trop peu solides pour supporter les 70 tonnes des *Panzerjäger*. Ces facteurs conjugués à d'autres, dont de mauvais choix de commandement, la présence de mines et des tactiques d'engagement surprenantes, comme celle consistant à faire rouler les « Ferdi » en tête des colonnes d'assaut, vont entraîner une attrition rapide de la *1./653*.

Ainsi, le 28, un premier chasseur de chars est perdu alors qu'il essayait de franchir un pont endommagé. Le lendemain, un second saute sur une mine… allemande ! Impossible à prendre en remorque, il devra être sabordé lors d'une opération nocturne. Deux *Panzerjäger* perdus en deux jours, la « note est salée » pour les Allemands, bien trop « salée » même. Décision est alors prise de retirer les « Ferdi » du secteur d'Anzio-Nettuno et de les transférer dans le secteur de Cisterna pour y bloquer une éventuelle percée alliée. Mars et avril passent, sans que les machines et leurs équipages ne soient réellement sollicités.

En mai, les choses évoluent. Le 1er du mois, l'appellation officielle de l'engin change. De Ferdinand, il devient Elefant. Mais, surtout, les Alliés parviennent à percer et à marcher sur Rome. De nouveau, les *Panzerjäger* se retrouvent en première ligne. Bien qu'obtenant quelques résultats intéressants, comme cet équipage détruisant quatre Sherman coup sur coup en à peine quelques minutes, ils sont contraints de se replier vers la « ville éternelle » et même au-delà. Débute alors un calvaire pour les lourds engins qui, étant régulièrement la cible des « *Jabos* », doivent progresser en essayant de trouver des ponts capables de supporter leur masse, le tout sans trop solliciter leurs mécaniques certes un peu plus fiables qu'auparavant mais globalement toujours fragiles. Début juin, le tableau d'effectif de la *1./653* ne totalise plus que quatre Elefant et son *Bergepanzer*, tous les autres blindés ayant été soit sabordés par leurs équipages car en panne ou bien immobilisés, soit détruits par les roquettes des chasseurs-bombardiers. Le 26 juin, le détachement reçoit l'ordre de rentrer en Allemagne mais son extraction est impossible en raison de la pagaille qui règne sur les arrières allemands. Un nouvel Elefant est perdu suite à une panne électrique. Les engins survivants – trois Elefant et le Berge-Elefant – ne pourront embarquer dans un train pour l'Autriche qu'au début du mois d'août… Rentrés au pays, ils seront envoyés au Grand Arsenal de Vienne pour une révision générale.

JUSQU'AU BOUT…

Entretemps, le reste de la *schwere Panzerjäger-Abteilung 653*, amputée de sa *1. Kompanie* empêtrée en Italie, a retrouvé ses ennemis d'hier, les tankistes soviétiques, puisqu'elle a de nouveau été envoyée sur l'*Ostfront* où la situation ne cesse de se dégrader pour la *Wehrmacht*. Début avril, engins et équipages sont à pied d'œuvre dans le secteur de Tarnopol, en Galicie ou Ukraine occidentale. Alternativement placés sous les ordres de la *9. SS-Panzer-Division* « Hohenstaufen » ou ceux de la *Panzerverband* « Friebe », les Elefant se battent contre les Russes de Joukov et Koniev qui, depuis mars, cherchent à prendre la ville en tenaille et, par là même occasion, à y encercler la garnison pour la réduire à néant. Les contre-attaques allemandes se multiplient pour essayer de dégager Tarnopol, en vain. Les choses sont d'autant plus compliquées pour les *Panzerjäger* que le sol est gorgé d'eau du fait des pluies incessantes qui s'abattent sur la région. En outre, les *Frontoviki* ont pris l'habitude de sécuriser les territoires récemment conquis à l'aide de mines et de pièges. À moindre échelle, certes, le cauchemar de Koursk recommence donc. À la mi-avril, l'opération de secours est stoppée.

▲ Le « 124 » n'ira pas plus loin... Immobilisé suite à une panne mécanique, cet Elefant a été sabordé par son équipage, au nord de Rome, lors du repli de la *1./653*. Les charges explosives semblent avoir été placées à l'avant de l'engin, dans les postes du pilote et du radio-mitrailleur de caisse. Le souffle de l'explosion a arraché et soulevé le toit du compartiment de son logement et, peut-être, brisé la chenille gauche. Bien que terrassé, le mastodonte n'est pas sans encore impressionner les civils venus contempler la « bête », à bonne distance, tout de même ! Bovington Tank Museum

Schwere Panzerjäger-Abteilung 653
Juin 1944

Gruppe-Führer (groupe de commandement)

Bergepanther mit 2cm Flakvierling 38

Befehlspanther mit Panzer IV Ausf. H Turm (tourelle fixe)

Befehls-Tiger

Sd.Kfz. 251/3

Sd.Kfz. 251/8 Gepanzerter Sankra

Stabskompanie

Panzerjäger-Zug

x6 Elefant

Munitionspanzer T-34

Flak-Zug

2cm Flakvierling Ausf. T-34

Sd.Kfz. 7/1

2cm Flak 38

2. Kompanie

x14 Elefant

Berge-Elefant

Munitionspanzer III

3. Kompanie

x14 Elefant

Berge-Elefant

Munitionspanzer T-34

Gefechtstroß I

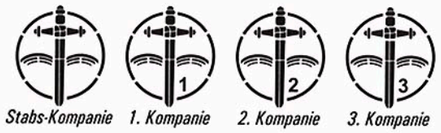
Berge-Elefant

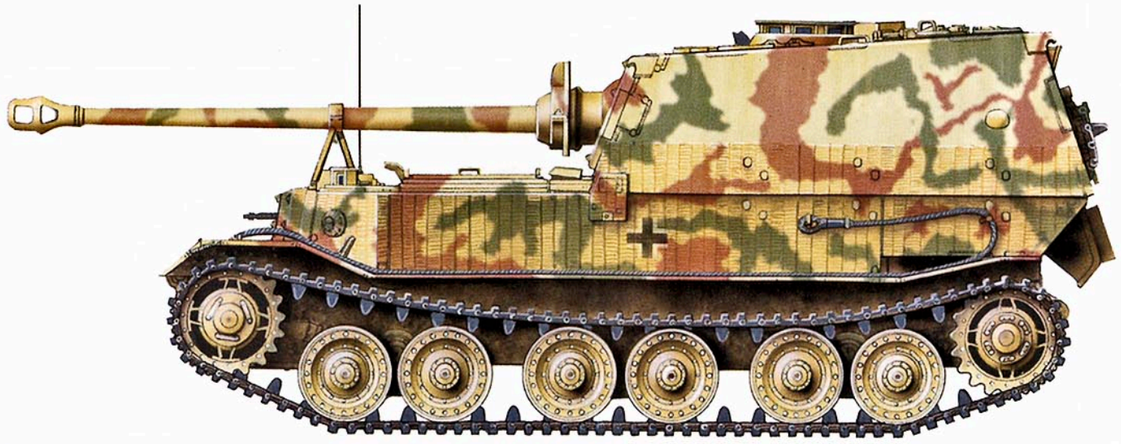
Munitionspanzer T-34

Munitionspanzer III

Sturmgeschütz mit 8,8cm Pak 43/2 auf Fahrgestell Tiger(P) - Ferdinand
schwere Panzerjäger-Abteilung 653
Autriche, mars 1944

Note : véhicule neuf reconstruit à partir d'un Ferdinand endommagé. Le 1er mai 1944, la désignation de Ferdinand disparaît au profit de celle de Elefant.


Stabs-Kompanie 1. Kompanie 2. Kompanie 3. Kompanie



La *schwere Panzerjäger-Abteilung 653* va alors passer le mois de mai en réserve, en retrait de la ligne de front. C'est à cette époque qu'elle va progressivement recevoir de « curieux » matériels venant d'Allemagne ou (surtout) réalisés par les mécanos de sa *Werkstatt-Kompanie* passés maîtres dans l'art du recyclage et de la « greffe ». Ces engins seront tous uniques dans leur genre, à commencer par un *Befehlspanzer VI(P)* Tiger dérivé d'un prototype de *VK 45.01(P)* et qui sera codé « 003 ». Et que dire de ce *Befehlspanther mit PzKpfw.IV Turm*, un Bergepanther sur lequel une tourelle de *Panzer IV Ausf. H* a été soudée, de cette flotte de *Munitionspanzer*, ou encore de ce *2cm Flakvierling 38 auf PzKpfw T34(r) 747(r)*, un T-34 « coiffé » d'un *Flakvierling* modifié ? Autant de véhicules de combat ou de servitude originaux, de « moutons à cinq pattes », qui vont encore un peu plus renforcer le particularisme de la *653.*, au point d'en faire une unité à part dans l'Armée allemande et unique durant la Seconde Guerre mondiale !

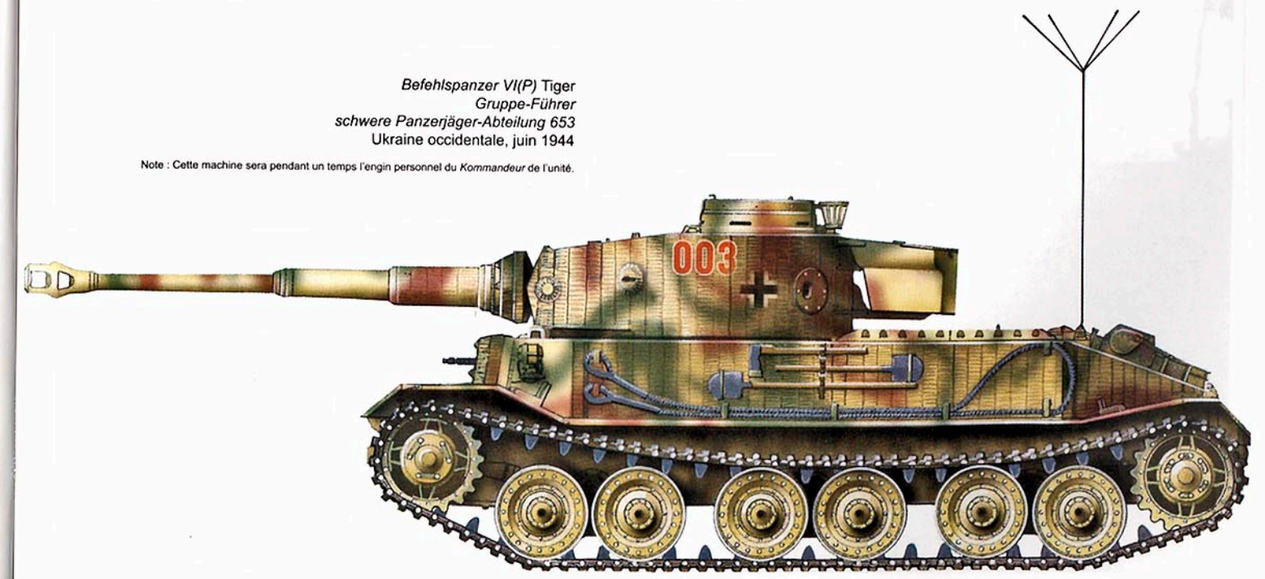
La guerre est aussi affaire de symboles et les Soviétiques y sont aussi sensibles, tout autant que leurs ennemis. La grande offensive d'été de l'Armée rouge, « Bagration » est donc déclenchée le 22 juin 1944, soit trois ans, jour pour jour, après « Barbarossa » ! Comme Hitler, Staline veut une opération couvrant l'ensemble du front, du nord au sud. Et la *schwere Panzerjäger-Abteilung 653* n'échappera pas au raz-de-marée russe. Durant de longues semaines, les Elefant vont livrer des combats d'arrière-garde pour permettre aux *Landser* de retraiter tant bien que mal vers l'ouest. Mais la lutte est acharnée et si les équipages allemands font des cartons, en face, leurs homologues soviétiques ne les épargnent pas. Sans oublier qu'à l'Est aussi, la supériorité aérienne a désormais changé de camp. À la mi-juillet 1944, l'unité a perdu les deux tiers de ses engins. À la fin du mois, décision est prise de réunir les Elefant rescapés au sein de la *2./653* aux ordres du *Leutnant* Salomon, les personnels de la *3./653* rejoignant l'Autriche pour y percevoir des Jagdtiger.

La *2./653* est dirigée vers Cracovie, où elle est mise en réserve. Elle y est rejointe par deux Elefant venant d'Autriche, en réalité, deux survivants de la *1./653* ayant participé aux opérations en Italie. La *schwere Panzerjäger-Abteilung 653* étant reformée sur Jagdtiger, une « nouvelle » *2./653* est constituée. Pour éviter toute méprise, le groupe de Salomon, aussi connu sous le sobriquet de « *Elefant-Kompanie* » devient autonome. Redésignée *schwere Heeres Panzerjäger-Kompanie 614*, elle passe alors sous le commandement du *Hauptmann* Konnak. À la fin décembre 1944, Konnak et ses équipages font mouvement vers le secteur de Kielce, au sud de Varsovie, pour se mettre à disposition de la *4. Panzer-Armee*. C'est là que les Elefant vont subir de plein fouet la grande offensive hivernale d'une Armée rouge bien décidée à s'ouvrir une route vers l'ouest, vers la Silésie et la région de Berlin ! La *schwere Heeres Panzerjäger-Kompanie 614* est littéralement décimée. À la fin janvier, elle ne se résume plus qu'à quatre machines opérationnelles, les dernières encore en état de combattre dans tout le *Reich*.

▲ Au printemps 1944, Elefant et équipages de la *653*, moins sa *1. Kompanie* envoyée en Italie, retrouvent l'*Ostfront*. Engagée dans la bataille pour Tarnopol puis confrontée à « Bagration », l'offensive russe de l'été 1944, l'unité va « fondre comme neige au soleil » ! Coll. Terlisten

Befehlspanzer VI(P) Tiger
Gruppe-Führer
schwere Panzerjäger-Abteilung 653
Ukraine occidentale, juin 1944

Note : Cette machine sera pendant un temps l'engin personnel du *Kommandeur* de l'unité.



© M. Filipiuk / Batailles & Blindés, 2009

Repliés près de Frankfort-an-der-Oder, les Elefant reculent ensuite vers Wünsdorf/Zossen où, pour la dernière fois de leur histoire, leurs équipages perçoivent des pièces détachées en provenance d'Autriche. En avril 1945, alors que l'Allemagne hitlérienne agonise, les quatre *Panzerjäger* combattent au sein de diverses *Kampfgruppen* de fortune. L'un d'eux doit être abandonné après s'être immobilisé dans une gare de triage. Un autre est transformé en « bunker mobile » pour bloquer un carrefour au sud de la capitale allemande, tandis que les deux autres achèveront leur carrière à Berlin même, en défendant la Karl-August Platz, dans le secteur de Charlottenburg.

QUE PENSER DES « FERDI » ?

Sans ironie aucune, il est fort probable que les responsables militaires allemands de la Seconde Guerre mondiale, en particulier ceux directement concernés par cet engin, se soient, peu ou prou, posé la même question, sans toujours pouvoir y apporter une réponse limpide. Les atermoiements de l'*Oberkommando des Heeres* quant à la désignation et donc au rôle tactique devant être joué par les Ferdinand – chasseurs de chars lourds ou bien canons d'assaut lourds – sont là pour le montrer.

Une chose est certaine, du fait de ses problèmes mécaniques et de son poids, le *Sturmgeschütz mit 8,8cm Pak 43/2 auf Fahrgestell* Tiger(P) – notez une fois encore, dans cette première désignation officielle, qui changera à 18 reprises entre novembre 1942 et novembre 1944, la référence directe à la *Sturmartillerie* – est un engin qui n'a pas été conçu pour les phases offensives. Lent, fragile, dénué de dispositifs défensifs le mettant à l'abri des attaques au contact des fantassins ou des sapeurs adverses, le Ferdinand n'est pas à son aise « en pointe », en rupture de front, surtout lorsqu'il opère sans escorte d'infanterie et sans l'appui de chars d'accompagnement. C'est pourtant dans ces conditions et précisément dans ce rôle tactique qu'il va être employé pour la première fois de son histoire, en Ukraine, contre le nord du saillant de Koursk. Les résultats, nous les connaissons. Et s'ils ne peuvent être qualifiés de désastreux, tout au moins peut-on dire qu'ils n'ont pas été bons.

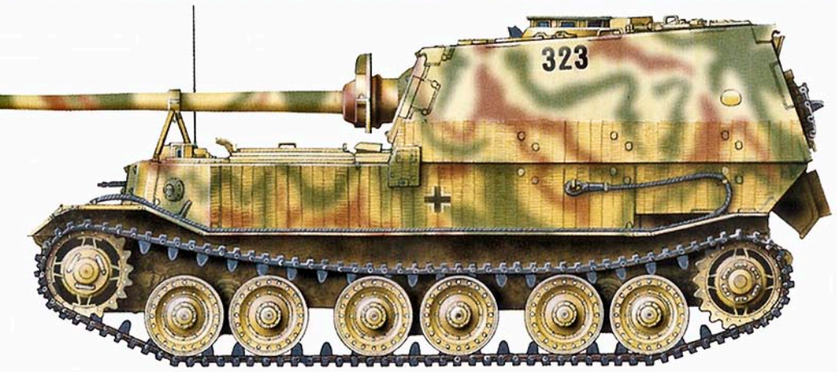
C'est donc dans le rôle du chasseur de chars lourd, embusqué, à l'affût, engageant ses cibles à longue portée, que le « Ferdi » et son « 88 » donnent leur plein potentiel. C'est d'autant plus vrai lorsque des consignes basiques de précaution telles que des changements de position à la faveur de l'obscurité, la dissimulation des traces laissées par les chenilles au cours des mouvements ou un camouflage réaliste, sont respectées. D'autant qu'employé de la sorte, l'engin n'a théoriquement pas à se mouvoir sur de longues distances pour gagner ses positions de tir et donc à exagérément solliciter sa mécanique et ses suspensions. Bien sûr, les défauts demeurent, à commencer par le manque de fiabilité et la gargantuesque consommation de carburant de la machine, mais celle-ci démontrera à de nombreuses reprises ses importantes et redoutables capacités d'arrêt contre les masses blindées et mécanisées ennemies, comme à Zaporozhye ou à Nikopol, en 1943, alors que le front allemand menace de craquer sous la poussée russe. Car c'est bel et bien sur le front de l'Est, où la profondeur des compartiments de terrain permet aux « Ferdi » d'engager leurs cibles à 2 000 mètres voire davantage, qu'ils « brilleront » le plus. Logique puisque, « descendant » directement du *Tiger Programm*, le Ferdinand a été pensé pour la guerre en Union Soviétique.

D'ailleurs, dans l'histoire de ce *Panzerjäger* si souvent décrié, l'affaire italienne est intéressante car elle illustre parfaitement bien le mauvais emploi de cette machine envoyée là-bas, presque faute de mieux. Outre le fait que la *1./653* sera expédiée dans le secteur d'Anzio-Nettuno de manière esseulée, sans l'appui du reste de son *Abteilung*, il est notable que pour leurs premiers engagements contre les Américains, les « Ferdi », qui, à cette époque, ne tarderont plus à être rebaptisés Elefant, seront employés en tête des colonnes mécanisées, pour « déblayer » des bouchons adverses l'axe de progression des *Kampfgruppen*. En outre, ils auront à se mouvoir sur un terrain gras et miné. Et, une fois encore, dans cette mission de « choc » et de « rupture », ils failliront, connaissant deux échecs sans appel en deux jours. Ç'en sera au point que la petite unité sera rapatriée et mise en réserve près de Rome, avant de se faire ensuite étriller lors de son repli vers le nord de l'Italie par les « *Jabos* » en errant à la recherche de ponts capables de supporter les 70 tonnes de ses *Panzerjäger* ; des *Panzerjäger* qui d'ailleurs ne brilleront pas par leurs scores antichars en Italie, certainement du fait du manque de profondeur des champs de bataille.

Ainsi, employé avec bon sens, c'est-à-dire dans le rôle tactique pour lequel il a initialement été conçu – la chasse aux chars – en respectant ses particularités et en l'engageant sur un théâtre d'opérations adapté – incontestablement l'*Ostfront* – le Ferdinand ou Elefant a démontré ses qualités grâce aux formidables capacités balistiques de son *8,8cm Pak 43*. Et vu sous cet angle, il n'est déjà plus cette machine lourde, poussive et inutile, bref sans intérêt, que d'aucuns prennent plaisir à nous présenter au fil de leurs études, mais un extraordinaire automoteur antichar, certes imparfait, mais capable de tenir un secteur du front sur plus de 2 500 mètres de profondeur, en assénant des coups mortels aux chars ennemis ! Ce qui, avouons-le, n'est déjà pas si mal pour une *Sofortlösung*, un matériel imaginé et conçu pour « recycler » 90 châssis de chars… ■

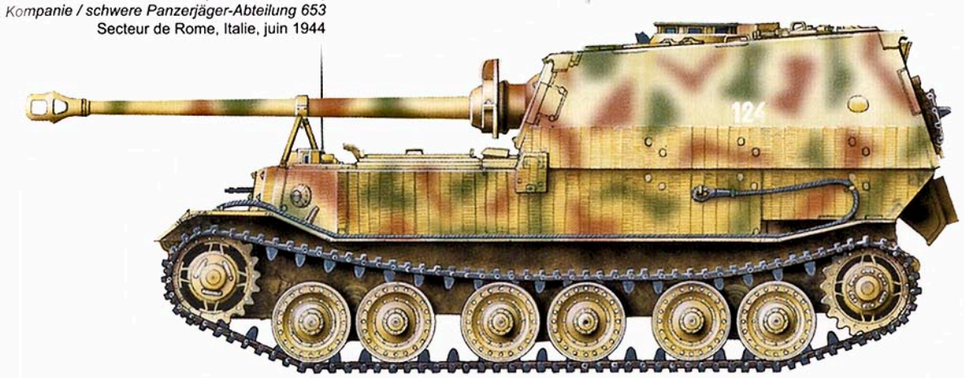
▼ La désagrégation progressive de la *schwere Panzerjäger-Abteilung 653* va conduire l'*Oberkommando des Heeres* à redésigner les restes de l'unité, d'autant qu'une nouvelle *653* est formée sur Jagdtiger. Ainsi naîtra la « *Elefant-Kompanie* » qui deviendra, quelques temps plus tard, la *schwere Panzerjäger-Kompanie 614*. La petite unité combattra en Pologne puis en Allemagne, jusque dans les rues de Berlin pour les deux derniers Elefant encore opérationnels. Coll. Terlisten

© M. Filipiuk / Batailles & Blindés, 2009

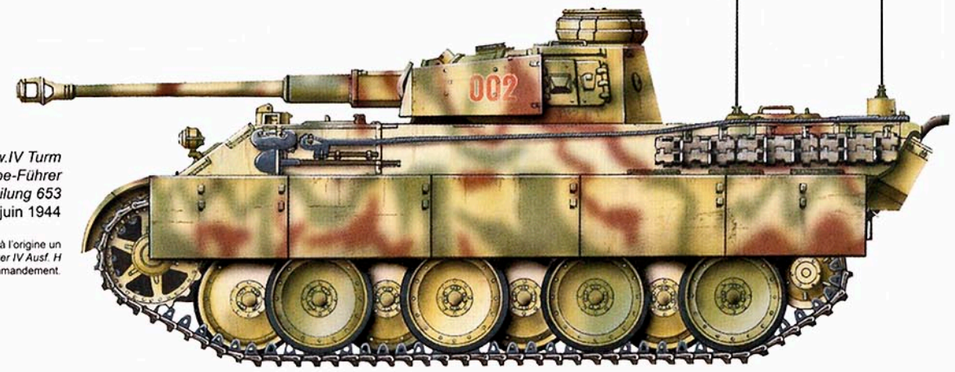


schwere Panzerjäger VI(P) 8,8cm Pak 43/2 L/71
Elefant (*früher* Ferdinand)
3. Kompanie
schwere Panzerjäger-Abteilung 653
Ukraine occidentale, mai 1944

schwere Panzerjäger VI(P) 8,8cm Pak 43/2 L/71
Elefant (*früher* Ferdinand)
1. Kompanie / schwere Panzerjäger-Abteilung 653
Secteur de Rome, Italie, juin 1944

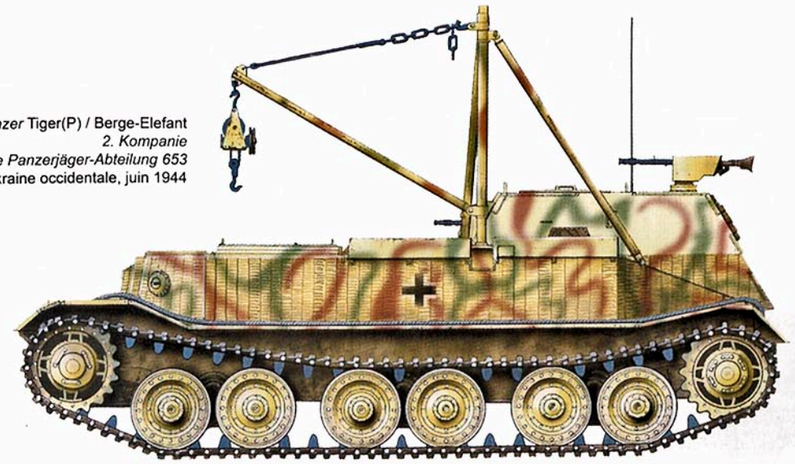


Note : Cette machine sera sabordée par son équipage suite à une panne.

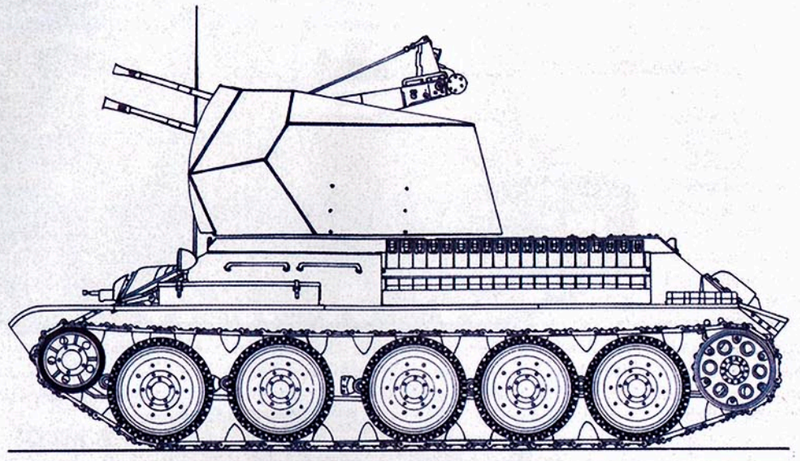


Befehlspanther mit PzKpfw.IV Turm
Gruppe-Führer
schwere Panzerjäger-Abteilung 653
Ukraine occidentale, juin 1944

Note : Ce « mouton à cinq pattes » est à l'origine un Bergepanther sur lequel une tourelle (fixe) de *Panzer IV Ausf. H* a été soudée afin d'en faire un char de commandement.

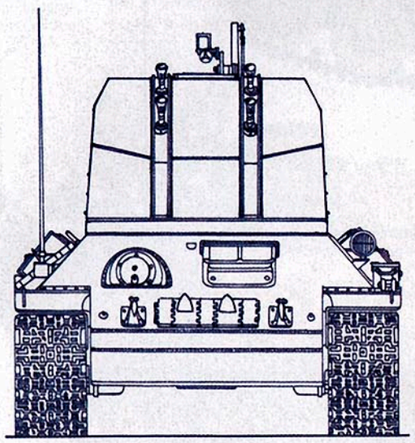


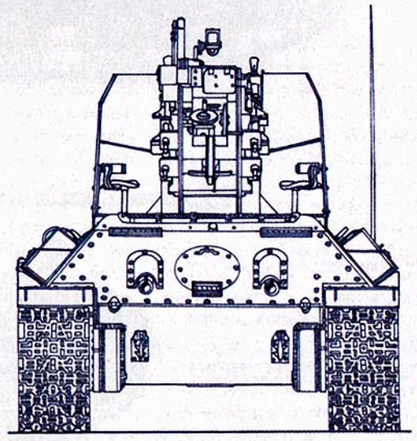
Berge-Panzer Tiger(P) / Berge-Elefant
2. Kompanie
schwere Panzerjäger-Abteilung 653
Ukraine occidentale, juin 1944

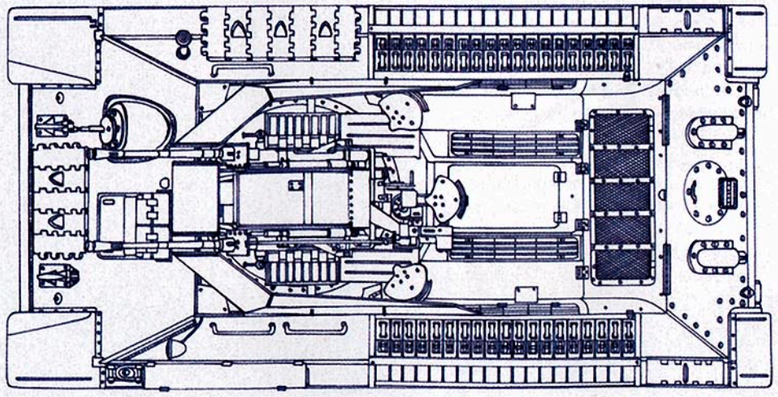


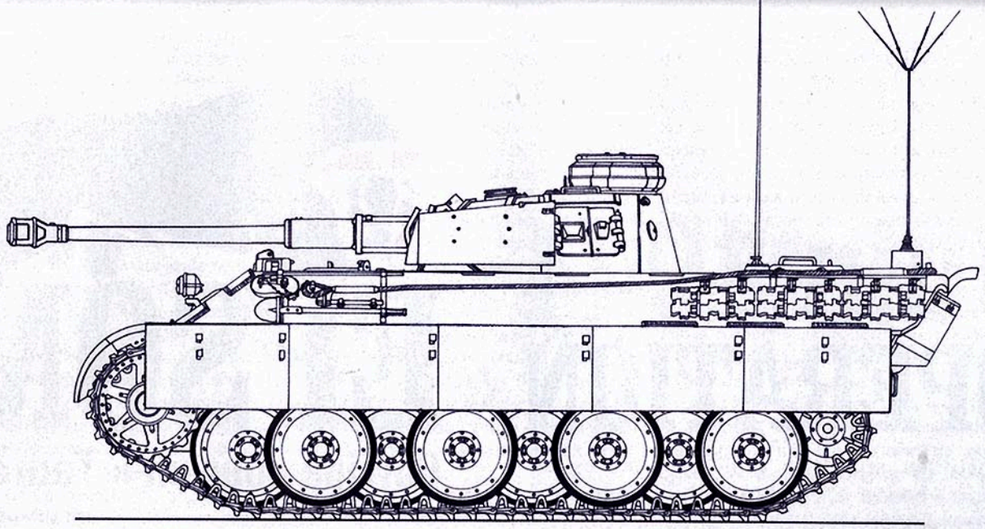
2cm Flakvierling 38 auf PzKpfw T34(r) 747(r) 1/48e

© Hubert Cance /Batailles & Blindés 2009



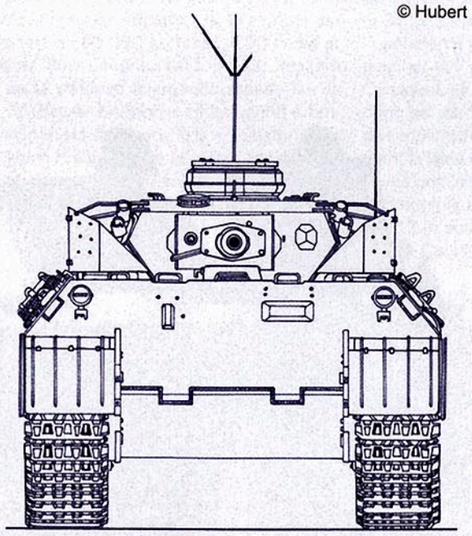


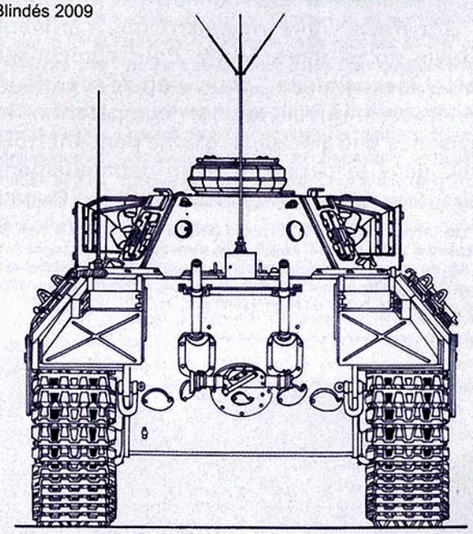


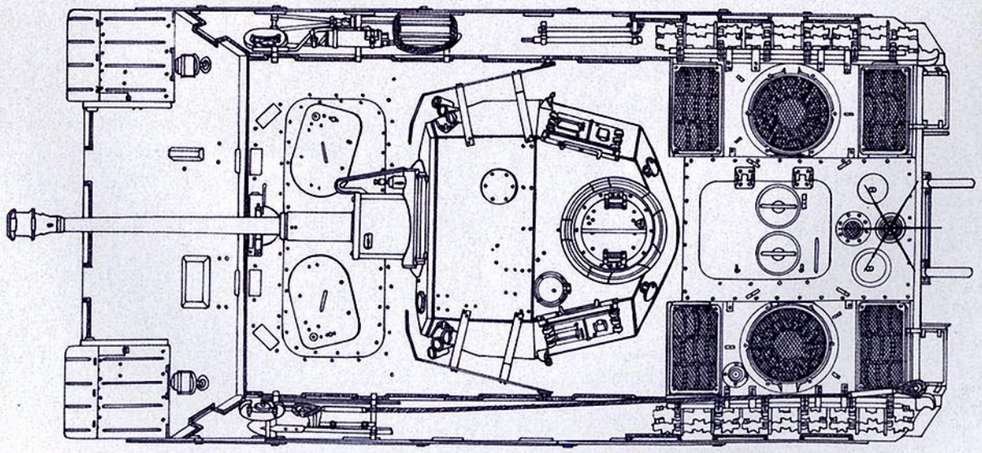


1/48e Befehlspanther mit PzKpfw.IV Turm

© Hubert Cance /Batailles & Blindés 2009







Juin 1944 OPÉRATION « EPSOM »

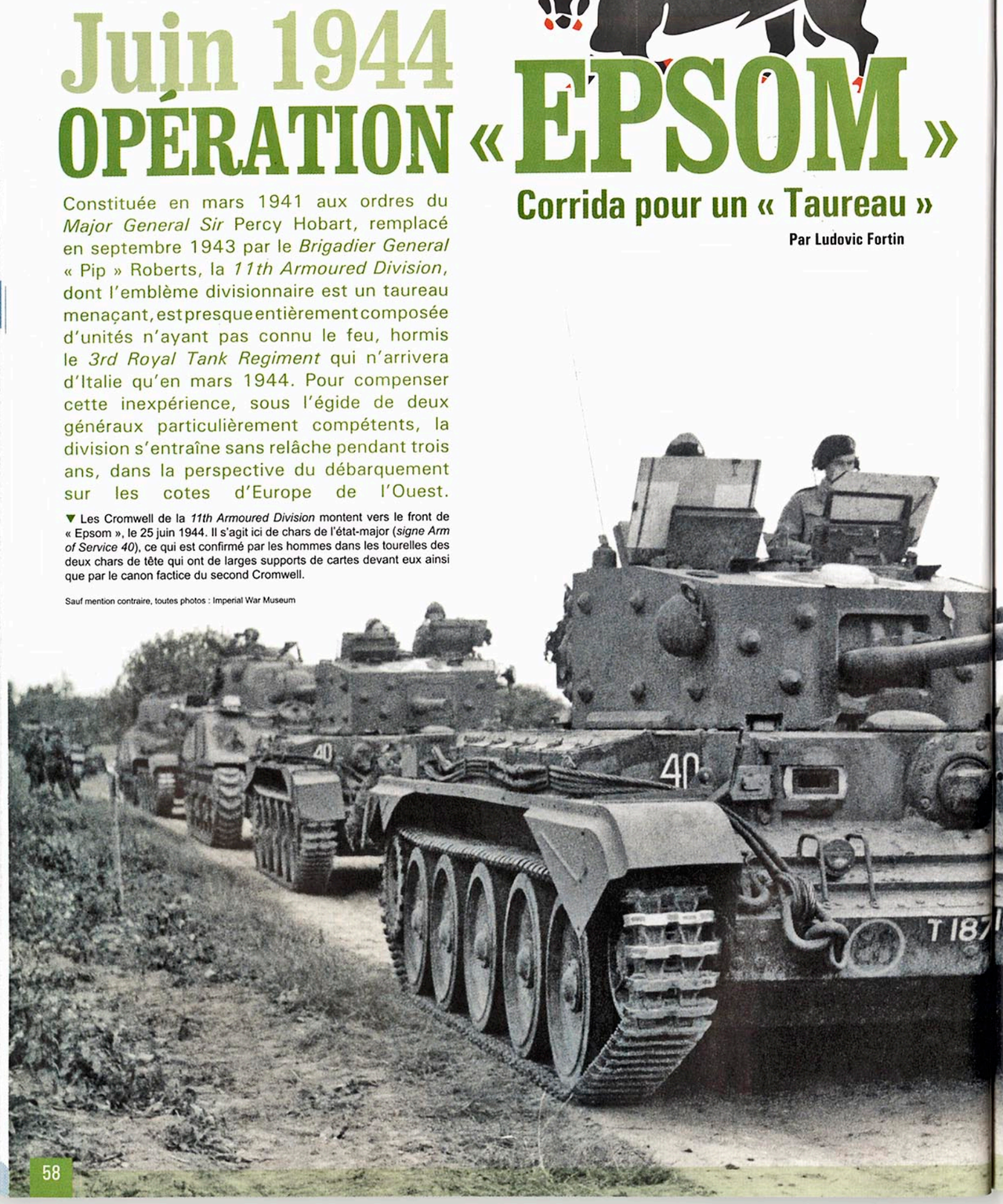
Corrida pour un « Taureau »

Par Ludovic Fortin

Constituée en mars 1941 aux ordres du *Major General Sir* Percy Hobart, remplacé en septembre 1943 par le *Brigadier General* « Pip » Roberts, la *11th Armoured Division*, dont l'emblème divisionnaire est un taureau menaçant, est presque entièrement composée d'unités n'ayant pas connu le feu, hormis le *3rd Royal Tank Regiment* qui n'arrivera d'Italie qu'en mars 1944. Pour compenser cette inexpérience, sous l'égide de deux généraux particulièrement compétents, la division s'entraîne sans relâche pendant trois ans, dans la perspective du débarquement sur les cotes d'Europe de l'Ouest.

▼ Les Cromwell de la *11th Armoured Division* montent vers le front de « Epsom », le 25 juin 1944. Il s'agit ici de chars de l'état-major (*signe Arm of Service 40*), ce qui est confirmé par les hommes dans les tourelles des deux chars de tête qui ont de larges supports de cartes devant eux ainsi que par le canon factice du second Cromwell.

Sauf mention contraire, toutes photos : Imperial War Museum



Précédé par des éléments avancés qui touchent terre dès le 9 juin 1944, le gros de la *11th Armoured Division* débarque entre les 13 et 19 juin dans le secteur d'Ouistreham, Courseulles et Bernières, avant de se rassembler près de Creully et Lantheuil. La forte tempête qui s'abat sur les côtes normandes les jours suivants retarde les opérations de débarquement et les derniers éléments de la grande unité, dont le *23rd Hussars*, n'arrivent en France que le 23, soit trois jours seulement avant les premiers combats du « Taureau ». La majeure partie de la division reste donc inactive pendant sept à treize jours, tandis que la *7th Armoured Division* demeure seule engagée aux côtés des brigades blindées indépendantes. De fait, la nouvelle division blindée est spécifiquement « épargnée » par Montgomery car il souhaite la faire participer à l'opération « Epsom », sa troisième tentative pour s'emparer de Caen, cette fois-ci grâce à un vaste contournement par le sud-ouest.

Avec l'appui et le soutien des *XXX* et *I Corps*, l'offensive sera menée par le *VIII Corps* du *Lieutenant General* O'Connor. Composé des *15th Scottish*, *43rd Wessex* et *11th Armoured Divisions* ainsi que des *31st Tank* et *4th Armoured Brigades*, le *VIII Corps* est alors fort de 60 000 hommes, 600 chars et près de 800 canons. Face de lui, l'essentiel de la défense allemande repose sur la *12. SS-Panzer-Division* « Hitlerjugend » renforcée par des éléments de la « Leibstandarte SS Adolf Hitler » et de la « Das Reich » qui est en train d'arriver au front. L'ensemble est appuyé par les lance-roquettes multiples du *Werfer-Regiment 83*, les Tiger de la *schwere SS-Panzer-Abteilung 101* et une trentaine de canons de « 88 » du *Flak-Regiment 4* de la *Luftwaffe*. Toutes ces unités sont sous le contrôle du *I. SS-Panzer-Korps* de « Sepp » Dietrich.

La ligne de départ de l'attaque, ou *Start Line* dans la terminologie militaire britannique, est située entre Rauray et Carpiquet, à environ 8 kilomètres au sud-ouest de Caen. Elle est large de 6 kilomètres. Le paysage y est assez ouvert, avec de grands champs et des prés entrecoupés de bois et bosquets mais le bocage fait son apparition dès les rives de l'Odon pour être dominant jusqu'à l'Orne. L'objectif est de percer les lignes allemandes, de franchir l'Odon et l'Orne puis d'établir une large tête de pont sur la rive droite de cette rivière jusqu'à Bretteville-sur-Laize. La *11th Armoured Division* est chargée de la seconde phase de l'opération, c'est-à-dire l'exploitation vers l'Odon et l'Orne.

Dès le début de la bataille, malgré la supériorité numérique de leurs forces, les Britanniques sont en mauvaise posture car deux conditions essentielles préalablement requises pour le bon déroulement de l'assaut n'ont pas été remplies : sur le flanc droit, la *49th Infantry Division* du *XXX Corps* n'est pas parvenue, le 25 juin, à s'emparer de Rauray au cours de l'opération « Martlet » tandis que, sur le flanc gauche, le *I Corps* ne contrôle toujours pas Carpiquet et son aérodrome. L'assaillant va donc se retrouver sous l'observation directe de l'ennemi installé sur ces positions qui encadrent la ligne de départ. Ce qui, conjugué avec la vue dominante qu'ont les Allemands depuis les hauteurs qu'ils tiennent sur les cotes 112 et 113, n'aura de cesse d'entraver l'offensive du *VIII Corps*.

LE « TAUREAU » ENTRE DANS L'ARÈNE !

C'est sous les averses qui suivent les pluies de la nuit que l'offensive de la *15th Scottish Division* appuyée par la *31st Tank Brigade* commence, le 26 juin, à 7h30, après un barrage d'artillerie massif. Bien que les bourgs de Saint-Manvieu-Norrey et Cheux soient rapidement capturés, les Écossais ne peuvent entièrement nettoyer ce dernier et peinent à percer dans la profondeur des lignes ennemies. Il faut attendre 12h30 environ pour que la *11th Armoured Division* reçoive l'ordre de lancer son régiment de reconnaissance équipé de Cromwell, le *2nd Northamptonshire Yeomanry*, vers l'Odon pour s'y emparer d'un pont. Le *23rd Hussars*, à gauche, et le *2nd Fife and Forfar Yeomanry*, à droite, suivent, tandis que le *3rd RTR* reste en réserve. Le *Major General* « Pip » Roberts, chef de corps de la division, ne croit guère qu'une attaque uniquement blindée puisse remporter le succès, à moins que l'ennemi ne soit très désorganisé. Le matin même, vers 9h00, pour se rendre compte de la situation, Roberts est allé observer la situation vers Cheux, avec son char de commandement, accompagné de ceux de son aide de camp et du commandant de la *Royal Artillery*. Vingt minutes plus tard, son Sherman a sauté sur une mine canadienne non signalée, devenant ainsi la première perte matérielle au combat de la division !

Les *Royal Engineers* ont en général bien dégagé le terrain et délimité des chenaux déminés, ayant même aplani les chemins au bulldozer. Pourtant, à l'entrée nord de Cheux, les équipages des Cromwell rencontrent un champ de mines leur barrant la route. Après déminage, le *2nd Northamptonshire Yeomanry* progresse sans dommage jusqu'au centre du village qui s'avère être totalement encombré de ruines, du fait de l'action de l'artillerie. Les chars britanniques avancent lentement et difficilement, d'autant que les *Pioniere* de la « Hitlerjugend » armés de *Panzerfaüste* et de mines magnétiques se font très présents et très pressants, au point de devoir être délogés à l'aide de lance-flammes !

Le retard ainsi accumulé empêche les Cromwell de bénéficier de l'appui d'artillerie prévu. *A contrario*, il permet aux Allemands de rameuter depuis Rauray la *II. Abteilung* du *SS-Panzer-Regiment 12*, dont les *Panzer IV lang* vont bientôt « allumer » les engins britanniques. À partir de 14h00, le *A Squadron* du *2nd Northamptonshire Yeomanry* roule en tête le long de la route reliant Cheux à Grainville-sur-Odon [l'actuelle D170 – NdlA] lorsqu'il est soudain pris à partie par les tubes de *7,5cm* des tankistes allemands. Dépourvus de leur habituelle escorte d'infanterie, très exposés et bien que croyant avoir affaire à des Tiger ou des Panther (comme souvent…), les Cromwell répliquent et causent quelques pertes à l'ennemi, éliminant notamment une position de mortiers. Mais les combats de blindés se poursuivent et la situation des Anglais empire. Deux chars de la *Troop 3* sont détruits par des tireurs de *Panzerschreck* tandis que les *Troops 2* et *5* sont clouées sur place. Une seule *Troop*, la *4*, parvient à contourner le lieu du combat pour atteindre, sur les coups des 15h00, la voie ferrée allant de Caen à Villers-Bocage et Grainville-sur-Odon, sans toutefois pouvoir s'y maintenir car trop esseulée. Elle se replie alors avec le reste du *Squadron* vers 16h30, non sans avoir neutralisé plusieurs canons de *2cm Flak*.

Pendant ce temps, le *2nd Fife and Forfar Yeomanry* qui s'est rassemblé à un kilomètre au nord de Cheux, aux côtés de la *31st Tank Brigade*, reçoit pour consigne de parachever la capture du village. Derrière le *10th Highland Light Infantry* appuyé par des Churchill, le *C Squadron* pénètre dans la localité où il se heurte rapidement à une farouche opposition. Un fossé antichar et des chemins encaissés l'empêchent de virer à gauche comme prévu et il doit continuer sur la droite, où l'adversaire l'attend de pied ferme ! Deux chars sont incendiés en contournant le coin d'un bois. Et les coups vont continuer à pleuvoir ! Ainsi, malgré leur repli derrière un rideau de fumée, le *C Squadron* perd au total sept chars et le *A Squadron* deux, sans avoir pu progresser davantage. Tandis que les fantassins écossais payent un lourd tribut à l'ennemi, le *23rd Hussars* est chargé de contourner Cheux par l'est. Pour ce faire, il va devoir évoluer dans un paysage typique de la région présentant de multiples obstacles à la progression des chars : le bocage. Son *C Squadron* parvient sans encombre au sud-est de Cheux, près de la voie ferrée Caen - Villers-Bocage.

Opération « Epsom »

juin 1944

- 43rd (Wessex) Infantry Division
- 3rd Canadian Infantry Division
- 10. SS-Panzer-Division « Frundsberg »
- 49th (West Riding) Infantry Division
- Combats sur la cote 112 (30 juin 1944)
- 12. SS-Panzer-Division « Hitlerjugend »
- 11th Armoured Division
- 50th (Northumbrian) Infantry Division
- 2. SS-Panzer-Division « Das Reich »
- 130. Panzer-Lehr-Division
- 15th (Scottish) Infantry Division
- 53rd (Welsh) Infantry Division
- 9. SS-Panzer-Division « Hohenstaufen »
- 21. Panzer-Division

11th Armoured Division

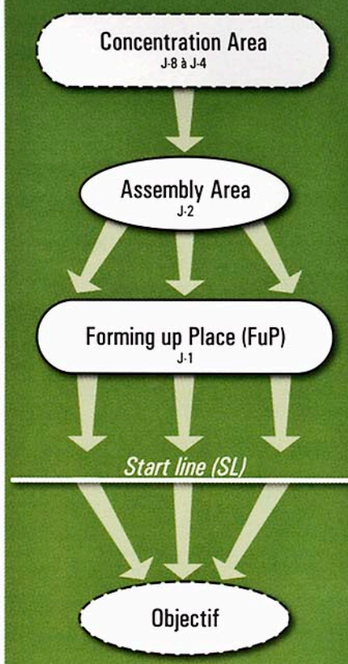
HEADQUARTERS
(dont Armoured Division Employment Platoon et Armoured Division Field Security Section)

- 270th Forward Delivery Squadron (RAC)
- Inns of Court Regiment — *Armoured Car Regiment*
- 2nd Northamptonshire Yeomanry 15/19 King's Royal Hussars (08/08/44) — *Armoured Recce Regiment*
- *Divisional Battle School and Training Center*
- *Armoured Divisional Provost Company Corps of Military Police*
- Armoured Div. Postal Unit (RE)
- Armoured Divisional Signals * — *Royal Corps of Signals*
- 2nd MG Company Royal Northumberland Fusiliers — *Independent Mortar and Machine Gun Company*

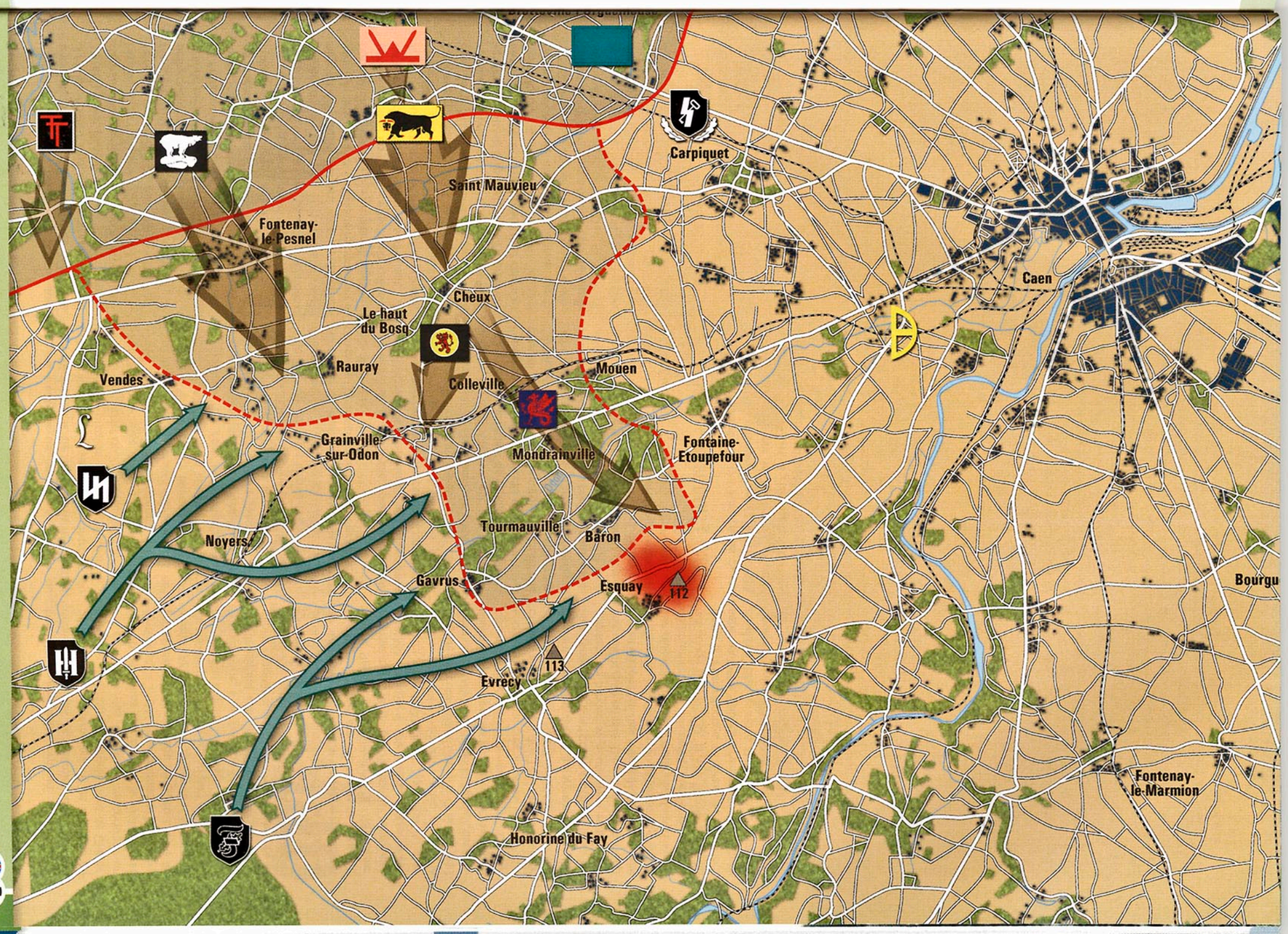
- HQ 29th Armoured Brigade
  - 23rd Hussars Regiment
  - 3rd Royal Tank Regiment
  - 2nd Fife and Forfar Yeomanry
  - 8th Motor Battalion The Rifle Brigade
- HQ 159th Infantry Brigade (dont Infantry Brigade HQ Ground Defense Platoon)
  - 4th Battalion King's Shropshire Light Infantry
  - 3rd Battalion Monmouthshire Regiment
  - 1st Battalion Herefordshire Regiment
- HQ Divisional Artillery Royal Artillery
  - 13th Regiment Royal Horse Artillery (HAC)
  - 151st (Ayrshire Yeomanry) Field Regiment
  - 75th Anti-Tank Regiment
  - Counter Mortar Battery
  - 58th Light Anti-Aircraft Regiment
- HQ Divisional Engineers Royal Engineers
  - 147th Field Park Squadron
  - 13th Field Squadron
  - 612th Field Squadron
  - 10th Bridging Troop
- HQ Divisional RASC
  - 29th Armoured Brigade Company
  - 159th Infantry Brigade Company
  - Divisional Transport Company
  - Armoured Division Troops Company
- HQ Divisional RAOC
  - Ordnance Field Park
  - Mobile Laundry and Bath Unit
- HQ Divisional REME
  - 29th Armoured Brigade Workshop
  - 159th Infantry Brigade Workshop
  - Units Light Aid Detachments
- Royal Army Medical Corps
  - 18th Light Field Ambulance
  - 179th Light Field Ambulance
  - 7th Field Dressing Station
  - Field Hygiene Section

* Le chiffre-code inscrit dans le carré est celui de l'unité à laquelle un détachement de Royal Corps Signals est assigné, par exemple 50 pour l'Armoured Brigade HQ ou 60 pour l'Infantry Brigade HQ

Séquences d'un assaut mécanisé britannique durant la Seconde Guerre mondiale



La *Concentration Area* est une zone distante de plusieurs kilomètres de la ligne de front. Elle est à l'abri des observations de l'ennemi et des tirs d'artillerie. C'est là que les unités prévues pour l'assaut se concentrent et se préparent. Les chefs y reçoivent leur briefing.
La *Assembly Area* est distante de 8 à 2 kilomètres de la ligne de front. Les unités d'assaut s'y déploient, de nuit, généralement à J-2. C'est là que les chars sont révisés et que les pleins de carburant et de munitions sont réalisés. À l'issue, les machines sont déclarées « parées ». Les équipages reçoivent leurs ordres.
La *Forming up Place* ou *FuP* permet d'aligner les chars pour le début de l'assaut. Ils sont rejoints par les fantassins et les sapeurs. Nous sommes à quelques heures de l'attaque, tout au plus à J-1.
La *Start Line* ou *SL* est la ligne de départ de l'attaque. L'ennemi est dès lors repéré et engagé. Reste désormais à s'emparer de l'objectif !



▲ Les Sherman de la *11th Armoured Division* avancent dans un couloir déminé par les *Royal Engineers* et clairement délimité par des bandes de tissu blanc. L'endroit est bien choisi, car il permet aux chars de progresser en bénéficiant de l'abri du petit bois situé sur la gauche.

▼ Un *Panzer IV Ausf. H* de la *12. SS-Panzer-Division* « Hitlerjugend » monte vers le front, le 6 juin 1944. Les chars de ce type seront les premiers adversaires rencontrés par les tankistes de la *11th Armoured Division* sur la cote 112. Et les équipages anglais les prendront souvent pour des Tiger à cause du volume que leur confèrent leurs *schürzen* de caisse et de tourelle. Présence des « *Jabos* » oblige, le *Panzer* est ici équipé de sa MG-34 antiaérienne et est recouvert de branchages en guise de camouflage. ECPA-D

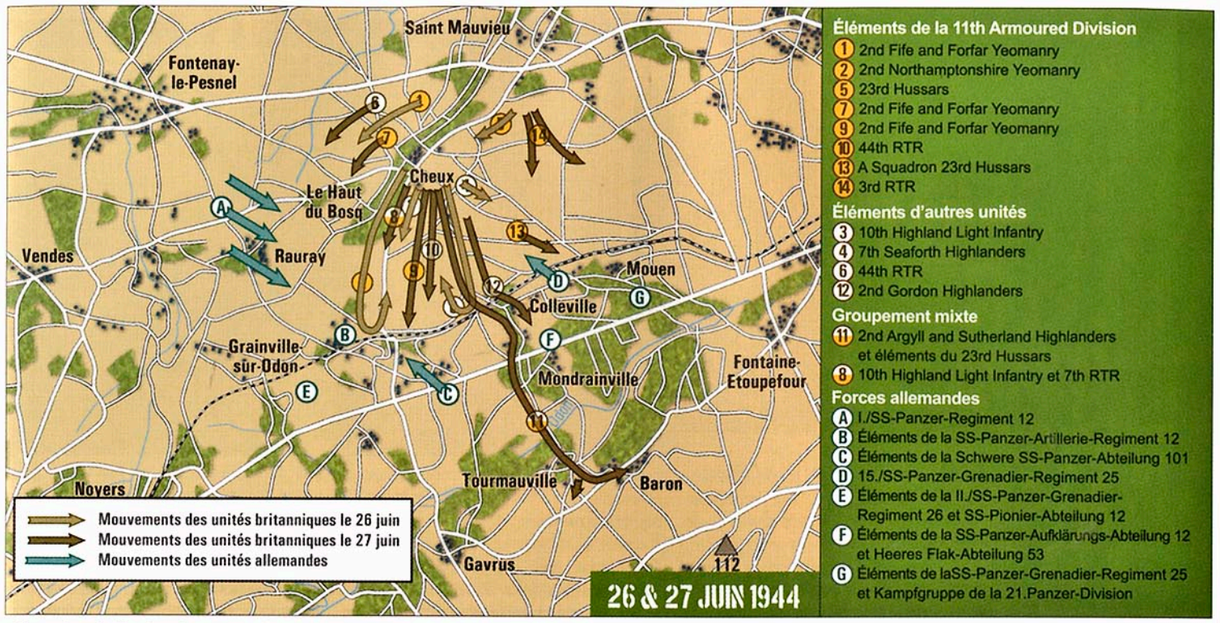
C'est dans ce secteur qu'il rencontre une première résistance, à 19h00. En quelques minutes seulement, il perd quatre engins en aidant l'infanterie à s'emparer du hameau de Colleville. Quant au *3rd RTR*, il demeure en réserve jusqu'au soir et n'a engagé que trois ou quatre *Panzer IV* à longue distance.

Pendant toute la journée, l'artillerie de la *11th Armoured Division* a alternativement appuyé ses propres troupes et celles de la *15th Scottish Division*. Quant aux bataillons de la *159th Infantry Brigade*, ils ont attendu longtemps de prendre leur départ et ont plusieurs fois changé de positions tant la situation était incertaine du côté des blindés. Au final, ils ne se mettront en marche qu'au cours de la nuit.

En fin de journée du 26 juin, le bilan n'est guère satisfaisant : l'Odon n'a pas été atteinte, les Allemands tiennent toujours les hauteurs à l'ouest et au sud du champ de bataille et le déroulement de l'attaque laisse beaucoup à désirer au regard de sa planification théorique. La coopération entre les chars et l'infanterie a presque été inexistante et les différentes unités ont attaqué sur le même terrain avec pour conséquence un désordre répété et des embouteillages qui vont durer les jours suivants car ce que l'on va bientôt baptiser le « corridor écossais » est trop étroit pour permettre un mouvement fluide des approvisionnements et des véhicules. Cependant, les défenses ennemies ont bel et bien été percées en quelques points et l'inquiétude est grande chez les Allemands. Le *Generalfeldmarschall* Erwin Rommel, qui préside à la destiné de la *Heeresgruppe* B, demande des renforts et prélève deux *Kampfgruppen* issues des *2.* et *21. Panzer-Divisionen* en vue de renforcer la « Hitlerjugend », dégarnissant ainsi son flanc oriental et, surtout, affaiblissant son dispositif face aux Américains.

« EPSOM », DEUXIÈME JOUR

L'Odon est une petite rivière sinueuse, guère plus large qu'un ruisseau en été et dont les rives sont très boisées et parfois abruptes. En bref, un obstacle aisé à franchir à gué pour des fantassins mais bien plus difficile à négocier pour des véhicules et des chars. Traverser ce cours d'eau et établir une tête de pont sur sa rive droite est toujours l'objectif de la *11th Armoured Division* pour le deuxième jour de l'opération « Epsom ». Les fantassins de la *159th Infantry Brigade*, inactifs la veille, sont les premiers à se mettre en marche en profitant de l'obscurité. À minuit, sous des tirs intermittents de mortiers et de *Nebelwerfer*, le *3rd Monmouthshire Regiment* progresse sur le flanc gauche, vers le nord-est de l'Odon. Dans la nuit noire, sans carte précise, la colonne s'égare. À 3h00, elle finit par



déboucher à l'orée d'un gros hameau que les Allemands viennent d'évacuer et qui s'avère être Mouen. Conclusion ? Les Anglais sont trop à gauche de l'itinéraire prévu. La compagnie C est laissée sur place, en couverture, tandis que le reste du bataillon reprend sa route vers Colleville et Mondrainville afin de rejoindre son but initial, les hauteurs situées au nord de l'Odon. Elles sont atteintes vers 7h30. La compagnie C s'apprête à son tour à quitter Mouen quand elle découvre qu'elle est encerclée et qu'elle a affaire à un fort parti allemand. Après un violent combat, allant parfois jusqu'au corps à corps, le *Major* Richards décide de tenter une percée avec les survivants valides. Quatorze hommes seulement rejoindront le bataillon, les autres membres de la compagnie ayant été blessés ou faits prisonniers, sans oublier les 21 morts.

Pour sa part, le *23rd Hussars* démarre à l'aube et se dirige vers l'est de Cheux car l'infanterie a bien progressé et établi des passages sur les fossés antichars. Les Churchill de la *31st Tank Brigade* doivent s'emparer des bois au sud-est pour que les Sherman puissent les traverser et continuer leur route vers l'Odon. L'attaque qui débute pourtant sous de bons auspices vire bientôt à la pagaille générale lorsque qu'un quatuor de Panther vient bousculer puis disperser l'infanterie ! Continuant le combat, les *Panzer* seront détruits *in extremis*, l'un après l'autre… à moins de 200 mètres des lignes du *23rd Hussars* ! Ce dernier qui ne peut plus guère avancer se redéploie. Son *A Squadron* engage des canons de « 88 » au sud de Cheux, tandis que les *B* et *C Squadron* apportent leur aide à la *15th Scottish Division* dans sa marche vers Mondrainville.

De son côté, le *2nd Fife and Forfar Yeomanry* se remet lui aussi en route au petit matin, *A Squadron* en tête, suivi du *Regimental HQ* et des *B* et *C Squadrons*. L'unité doit appuyer le *10th Highland Light Infantry* depuis le sud de Cheux. Mais à peine commence-t-elle à rouler qu'elle est immédiatement pilonnée par des chars et des antichars ennemis. Le *A Squadron* engage avec succès des *Panzer* embusqués dans les vergers et, malgré des pertes sensibles, le régiment poursuit vers les hauteurs dominant Grainville-sur-Odon au nord. Ce secteur est atteint le soir venu, sans que la pression ennemie sur le flanc droit ne soit levée. Le *2nd Fife and Forfar Yeomanry* revendique la destruction de quatre Panther et de un ou deux Tiger [plus certainement des *Panzer IV lang* avec *Schürzen* – NdlA], sans compter les six chars qu'affirment avoir détruits les M10 Achilles et Wolverine de la *119th Battery* du 75th *Anti-Tank Regiment* qui les accompagne.

En fin de matinée, le *23rd Hussars* reprend son avance sur le flanc gauche, avec toujours autant de difficultés car la résistance allemande demeure acharnée. Un Sherman est réduit en miettes par un automoteur bien embusqué tandis que deux Stuart sont touchés… par un seul et unique perforant de gros calibre ! Le *B Squadron* pousse jusqu'à Mouen et le nord de Mondrainville d'où il engage des cibles ennemies sur l'autre rive de l'Odon. Il perd néanmoins quatre de ses chars sous les coups d'un « 88 » à Mouen.

▼ Le camion Bedford QL du mess des officiers du QG de la *29th Armoured Brigade* (*signe Arm of Service 50*) passe dans les rues de Cheux, le 27 juin. La veille, le village a représenté un goulot d'étranglement sur l'axe de progression des forces britanniques montant vers le front. Notez le sol encore luisant du fait des pluies récentes. Le champ de bataille a en effet été très humide les jours précédents.

▲ Le *23rd Hussars* traverse le bourg de Cheux dévasté par les combats. Un Sherman du *HQ Squadron* y est photographié. À noter la présence inhabituelle d'un caisson sur le côté de tourelle, semblant caractériser ce *Squadron*.

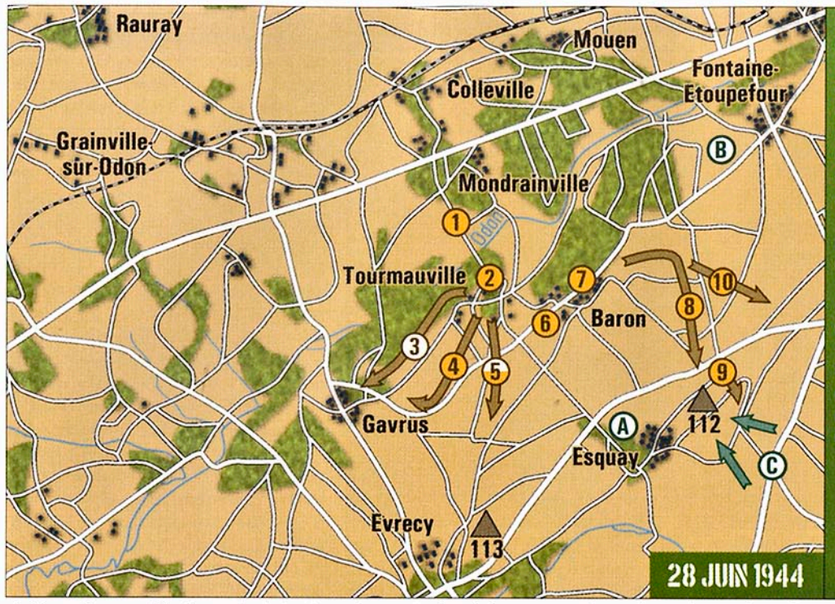
◥ À côté d'un *Half-Track* savamment camouflé, des fantassins de la *11th Armoured Division* sont en alerte à l'orée d'un bois où ils semblent soupçonner la présence de snipers ennemis. Ces derniers ne sont souvent que des tireurs isolés, de simples soldats et non des tireurs d'élite.

▼ Des Sherman du *23rd Hussars* (*signe Arm of Service 50*) traversent un village normand, le 26 juin. Si la légende d'époque est exacte, il s'agit de Secqueville-en-Bessin, qui se situe au nord-ouest de Caen, à plusieurs kilomètres du champ de bataille de « Epsom » : peut-être s'agit-il de chars de remplacement ?

C'est à cette occasion que le *Major* belge Henry Le Grand, qui accompagnait le régiment, rêvant de libérer avec lui son pays, meurt dans l'engagement. Mondrainville s'avère infestée de *Panzer* et de snipers et ne peut être capturée qu'en partie. Quant à la route reliant Caen à Villers-Bocage et qui traverse le village, elle est couverte par des « 88 » et des chars. Lorsque les *Argyll and Sutherland Highlanders* annoncent par radio qu'ils se sont emparés du pont sur l'Odon, à Tourmauville, le *C Squadron* du *23rd Hussars* s'y porte rapidement et traverse à 17h30. Moins de deux heures plus tard, les *C* et *B Squadrons* sont établis sur le rive droite, avec une partie du *Regimental HQ* et les fantassins de la compagnie H du *8th Battalion, The Rifle Brigade* [le bataillon d'infanterie motorisée de la division – NdlA]. Le reste du *23rd Hussars* a tout de même perdu six chars lors de la contre-attaque allemande sur Mondrainville. En outre, il déplore la perte de 24 tués, 24 blessés et 5 disparus uniquement pour le 27 juin.

Ce même jour, tandis que le *2nd Northamptonshire Yeomanry* panse ses plaies de la veille et n'effectue que des reconnaissances, le *3rd RTR*, mené par son *C Squadron*, se met en route à 10h00, vers Mouen. Il rencontre vers 12h30 un écran défensif comptant de trois à six antichars et de six à neuf *Panzer* auxquels il se heurte sans subir de pertes importantes. Sur les coups des 19h50, le régiment reçoit l'ordre de se porter en appui du *23rd Hussars* qui vient de traverser l'Odon mais il doit attendre plus d'une heure avant que le *3rd County of London Yeomanry* de la *4th Armoured Brigade* vienne le relever sur ses positions. Il est alors trop tard pour prendre la route et les équipages s'installent près de Colleville en *laager* [*laager* est un terme *afrikaner* ramené par les Britanniques de la guerre des Boers en Afrique du Sud et qui signifie littéralement le « camp ». Dans le contexte de la guerre mécanisée, il désigne une formation défensive en cercle, tourelles des chars pointées vers l'extérieur, qui n'est pas sans rappeler l'anneau défensif formé par les chariots des pionniers dans le *Far-West* pour lutter contre les attaques indiennes – NdlR]. Pendant ce temps, le *2nd Fife and Forfar Yeomanry* a lui aussi traversé l'Odon dans la nuit, bientôt suivi par les unités disponibles de la *159th Infantry Brigade*, soit deux bataillons qui élargissent la tête de pont vers la cote 112, avec l'aide du *23rd Hussars*.

Marchant de nuit, les fantassins arrivent non sans mal sur leur objectif, tant le briefing de leur *Brigadier* a été approximatif le matin même. Ainsi, le *4th Battalion King's Shropshire Light Infantry*, après avoir raté sa couverture d'artillerie, a-t-il produit un énorme effort pour franchir l'Odon sur un petit pont non signalé par les cartes puis pour enfin s'emparer de son objectif, Baron-sur-Odon. Il s'y enterre avant l'aube, malgré sa première expérience des effets aussi dévastateurs qu'effrayants des « *Moaning Minnies* » [il s'agit à l'origine du surnom donné aux *Minenwerfer* allemands de la Grande Guerre par les soldats britanniques. Il sera aussi appliqué aux lance-roquettes de la Seconde Guerre mondiale : les *Nebelwerfer* – NdlR]. Quant au *3rd Battalion Monmouthshire Regiment*, retardé car égaré, il ne rejoint l'Odon qu'à l'aube, le lendemain. L'artillerie



Éléments de la 11th Armoured Division
1. 3rd Monmouthshire
2. 1st Herefordshire
4. Recce Troop 23rd Hussars
6. Headquarters 29th Armoured Brigade
7. 4th King's Shropshire Light Infantry
8. 23rd Hussars
9. 8th Rifle Brigade
10. 3rd RTR

Éléments d'autres unités
3. 2nd Argyll and Sutherland Highlanders

Groupement mixte
5. 2nd Fife and Forfar Yeomanry et 44th RTR

Forces allemandes
- A Éléments de la I./SS-Panzer-Regiment 12
- B Éléments de la II./SS-Panzer-Grenadier-Regiment 1
- C Éléments de la I. et II./SS-Panzer-Regiment 12

divisionnaire a délivré pendant toute la journée plusieurs « *Uncle Target* » [cibles sur lesquelles toutes les pièces de la division sont dirigées en même temps – NdlA] contre les positions ennemis sur la rive orientale, ralentissant ainsi l'intervention des *Panzer*. Le résultat du jour est toutefois mitigé : si le corridor n'a guère été élargi – il ne mesure qu'un à trois kilomètres à son extrémité – l'Odon a enfin été atteinte et franchie, et une solide tête de pont a été établie sur sa rive droite.

OBJECTIF : COTE 112 !

L'aube du 28 juin trouve la *11th Armoured Division* en pointe de la percée britannique, sur les pentes de la célèbre cote 112 qui, malgré sa faible hauteur, surplombe le paysage au sud-ouest de Caen. Les Allemands y disposent d'une précieuse position dominante : au nord-est, l'aéroport de Carpiquet est bien visible ; à l'est, au-delà de Caen, se profilent les cheminées des usines de Colombelles ; et au sud, on peut voir le bocage normand jusqu'à la vallée de l'Orne. Tout ce terrain est occupé par l'ennemi et, lorsque dans la nuit, le *8th Battalion, The Rifle Brigade* s'établit au sommet de la cote 112 avec le *23rd Hussars* en appui sur les pentes nord et ouest, les Allemands n'ont plus qu'une idée en tête : les en déloger au plus vite ! Les fantassins britanniques ont à peine le temps de s'enterrer que, déjà, débute un furieux bombardement de *Nebelwerfer* et de mortiers. Si les équipages des *B* et *C Squadrons* du *23rd* Hussars peuvent s'abriter en s'enfermant dans les chars, la compagnie d'infanterie qui s'installait au sommet avec ses *Carriers* subit de plein fouet le pilonnage allemand. La bataille fait rage et les Sherman en viennent même à écraser sous leurs chenilles les derniers défenseurs allemands enterrés dans leur trou d'homme avec un *Panzerfaust* ou une mine magnétique. Les *Panzer-Grenadiere SS* sont violemment délogés mais une dizaine de *Panzer IV* embusqués non loin viennent se joindre à la « fête ». Un Sherman est d'abord détruit par un antichar de *5cm*. Puis, trois autres sont mortellement touchés par des *7,5cm* des *Panzer* et flambent bientôt. Des chasseurs-bombardiers Typhoon sont alors appelés à la rescousse pour éliminer des blindés repérés dans un bois tout proche, sans que le résultat ne puisse être confirmé.

Ayant épuisé ses munitions et perdu 16 hommes, morts, blessés ou disparus, le *23rd* Hussars est relevé à 15h30 par le *3rd RTR*. Ce dernier a déjà été confronté le matin même à des canons antichars près de Colleville et a perdu une machine du *A Squadron* sur un chapelet de mines en traversant Baron-sur-Odon, ce qui l'a contraint à un détour à travers champs. Les Britanniques vont ainsi combattre en vain, toute la journée, sur la cote 112, pour museler les blindés et les mortiers qui les harcèlent puis pour tout simplement tenir leurs positions. Cependant, compte tenu des pertes en hommes et en matériel, ils seront contraints de revenir dans la nuit sur leur ligne de départ après 27 heures d'engagement sans réelle interruption. De leur côté, les Allemands qui tentent de regagner leurs tranchées au sommet de la colline à la faveur de l'obscurité en sont empêchés par le tir soutenu des *25 Pounder* de la division.

▼ Un officier du *VIII Corps*, dont l'insigne est visible en haut de la manche de son *battle-dress*, interroge un officier *SS* capturé pendant les premières heures de l'opération « Epsom ». Le Britannique est un *Captain*, d'après les trois étoiles de grade ornant ses épaulettes, tandis que l'Allemand est probablement un *Untersturmführer*.

▲ Des chars se rassemblent le 26 juin. Ils appartiennent à la *11th Armoured Division* ou à la *4th Armoured Brigade*, dont le *44th RTR* est rattaché à la division pour « Epsom ». Aucun insigne n'est visible sur les premiers Sherman *Mk. II*, même si l'on distingue le taureau noir sur fond jaune et le *signe Arm of Service 40* (état-major) sur le *Mk. V* situé à l'arrière-plan.

Les autres régiments blindés de la *11th Armoured Division* ne sont pas en reste ! Suivi par le *44th RTR* de la *4th Armoured Brigade* rattaché à la division et qui pousse vers la cote 113 et Esquay-Notre-Dame, le *2nd Fife and Forfar Yeomanry* remonte le flanc gauche depuis Tourmauville. Se dirigeant vers le sud-est, il engage à longue distance plusieurs *Panzer* embossés ou à défilement de tourelle et capture une batterie complète de « 88 ». Le régiment fait ensuite mouvement vers les hauteurs, au sud de Gavrus, puis vers Baron. Sous l'observation directe depuis Carpiquet, le village est soumis au tir constant de l'ennemi, ce qui ne facilite pas l'établissement du *laager* en fin de journée ! Quant au *2nd Northamptonshire Yeomanry*, il s'est mis en route à 8h15 pour couvrir le flanc droit de la tête de pont, avec l'appui de la *117th Battery* du *75th Anti-Tank Regiment* qui est d'une aide précieuse contre les *Panzer* lourds. Plusieurs Panther et Tiger sont d'ailleurs repérés au loin sans être engagés. Le *C Squadron*, qui a poussé au sud, signale vers 14h00 une force blindée qui contre-attaque en venant du nord de Grainville-sur-Odon. Il s'ensuit un combat intermittent au cours duquel un Achilles est perdu et des Tiger sont pris à partie par le *A Squadron*, sans succès. Le *C Squadron* perd deux chars en progressant lentement et finit par s'arrêter près de Grainville défendue par un rideau antichar.

Au soir du 28 juin, la *43rd Wessex Division* commence à relever la *11th Armoured Division* au nord de l'Odon et sur le flanc est, ce qui permet aux chars de se concentrer sur l'extrémité sud du corridor. Si la *29th Armoured Brigade* s'est généralement bien comportée, le *Major General* Roberts est en revanche fort peu satisfait de la façon dont la *159th Infantry Brigade* a été menée. Arrivant au *Brigade Headquarters* le 28, « Pip » Roberts a été choqué de voir le *Brigadier* Sandie dépassé par les évènements, les nerfs à vif, abrité dans une tranchée pendant que son *Major* faisait le travail à sa place, à bord de son véhicule de commandement. Sous un tir discontinu de mortiers et d'artillerie, Sandie affirme à Roberts que son QG ne peut rester là et qu'il doit se replier. Roberts se renseigne : le QG n'a subi aucune perte et le tir ennemi n'est qu'une nuisance inévitable au front. Après avoir sermonné le *Brigadier* Sandie, Roberts fera le nécessaire auprès du *VIII Corps* pour le faire remplacer dans la journée par le *Lieutenant Colonel* Churcher qui menait le *1st Battalion Herefordshire*. Churcher est un officier capable, méticuleux, apprécié de ses hommes, avec un seul gros défaut : il ne s'entend pas avec le *Brigadier* Harvey de la *29th Armoured Brigade* et Roberts devra souvent servir de médiateur entre les deux hommes !

La journée du 28 est également déterminante pour les Allemands. En raison de la gravité de la situation en Normandie, Erwin Rommel et Gerd von Rundstedt sont tous deux convoqués par Hitler à Berchtesgaden, le contrôle des opérations étant laissé au *Generaloberst* Dollmann, *Kommandeur* la *7. Armee*. Avant de partir, le « Renard du désert », pourtant rétif à utiliser les unités cuirassées en ordre dispersé, a autorisé l'engagement du *II. SS-Panzer-Korps* du *SS-Obergruppenführer* Paul « Papa » Hausser, composé des *9.* (« Hohenstaufen ») et *10.* (« Fründsberg ») *SS-Panzer-Divisionen* alors en cours d'acheminement vers le front normand. Lorsque la cote 112 est prise par les Britanniques, Dollmann ordonne à Hausser d'immédiatement contre-attaquer car il ne dispose pas d'autres réserves pour colmater une percée alliée. Hausser lui répond qu'il ne peut rien faire puisque ses unités ne sont pas arrivées et qu'il ne pourra agir que le lendemain. Il proposera plus tard une attaque moins importante pour la soirée du 28 mais ce sera déjà trop tard : stressé par la situation, soumis à la pression directe du *Führer*, Dollmann n'aura pas supporté la menace d'un échec militaire et se sera suicidé au cyanure ; à noter que certaines sources évoquent une mort consécutive à une crise cardiaque foudroyante. Dans tous les cas, au moment de l'une des pires crises de la campagne, les forces allemandes se retrouvent ainsi sans commandement ! Hausser est rapidement nommé à la tête de la *7. Armee* et le *SS-Gruppenführer* Bittrich, *Kommandeur* de la *10. SS-Panzer-Division*, prend sa place au *II. SS-Panzer-Korps* ; des changements hâtifs de chefs à la veille d'une contre-offensive majeure qui ne seront pas sans répercussions sur le bon déroulement des opérations…

◀ *Tank Destroyer* M10 Achilles armé du redoutable canon antichar britannique de *17-Pounder*. Baptisé « Glengarry II », cet engin appartient à un régiment rattaché au *VIII Corps*. La *11th Armoured Division* utilise ses Achilles pour renforcer ses régiments blindés, notamment le *2nd Northamptonshire Yeomanry*, car, à ce moment de la campagne, les unités équipées de Cromwell ne disposent ni de Firefly, ni de Challenger, et l'aide des *17-Pounder* leur donne une chance de venir à bout des Tiger et Panther. Le lecteur notera le camouflage spécifiquement réservé au tube de leur canon par les membres de l'équipage. L'idée est ici de « casser » la forme du tube et de gêner l'évaluation de sa longueur par les observateurs ennemis. Une sage précaution car les *Panzerschützen* apprendront bien vite à reconnaître les chars ou chasseurs de chars armés de cette pièce mortelle pour eux !

LE « TAUREAU » S'ESSOUFFLE

Si la cote 112 est une position relativement aisée à prendre par des chars, elle se révèle impossible à tenir sans le renfort d'une infanterie nombreuse. Les Britanniques viennent d'en faire la cruelle expérience. Pourtant, ils s'obstinent à envoyer sur place des forces trop faibles. La *159th Infantry Brigade* étant employée pour flancs-garder la tête de pont, il ne reste plus que le bataillon motorisé de la *29th Armoured Brigade* de disponible pour participer à la prochaine phase offensive. Ainsi, la journée du 29 juin commence-t-elle bien mal pour les soldats du *8th Battalion*, *The Rifle Brigade*. Après les pertes élevées de la veille, leur moral est au plus bas car ils ont dû reculer puis passer une partie de la nuit à creuser des tranchées sur le flanc nord de la cote 112, dont le sous-sol calcaire est particulièrement dur. Or, ils apprennent que les compagnies G et H doivent retourner au plus tôt sur la colline pour récupérer un *half-track* et deux canons de *6 Pounder* qui y ont été abandonnés le 28 juin et y rétablir leurs positions.

◀ Page de gauche, en bas Vue « *in action* » assez rare dans les archives britanniques ! Un camion chargé de munitions explose derrière un Sherman de la *11th Armoured Division*. À gauche est visible un char démineur « Crab » des *Westminster Dragoons* de la *79th Armoured Division*, unité attachée au *VIII Corps* pour l'attaque sur Cheux.

◀ Un Tiger de la *schwere SS-Panzer-Abteilung 101* tracte l'un de ses congénères sur une route de Normandie. Les Tiger interviennent moins qu'on ne le croit au début de l'opération « Epsom ». Ils sont surtout présents dans l'imagination des tankistes britanniques… L'obligation de dépanner eux-mêmes d'autres *Panzer* lourds, faute de moyens de dépannage adaptés au poids des engins en nombre suffisant, est la cause de fréquents dommages infligés aux moteurs et aux transmissions des engins. ECPA-D

▶ Le photographe s'est abrité dans un blindé pour prendre cette vue des chars de la *11th Armoured Division* progressant vers l'Odon. La ligne de front est proche, à l'évidence. Bizarrement, le Firefly visible au centre semble reculer - tourelle pointée vers l'arrière - peut-être à la suite d'une avarie ou d'un tir ennemi l'ayant endommagé ?

Accompagnés du *B Squadron* du *3rd RTR*, les autres *Squadrons* étant en appui juste derrière, *Carriers* et *half-tracks* grimpent sans difficulté la pente jusqu'au sommet… pour y être accueillis par un tir extrêmement violent délivré par toutes les armes dont disposent les Allemands ! Tandis que les blindés sont soulevés du sol par des explosions en série, les fantassins se terrent dans des trous d'homme trop peu profonds. Mais les dégâts sont plus psychologiques que matériels et physiques. Les chars anglais engagent sans discontinuer les Tiger et les Panther embusqués dans le bois au sud, sans pouvoir confirmer l'effet de leurs tirs. Le *3rd RTR* est en contact constant avec les observateurs avancés du *13th Royal Horse Artillery* qui coordonnent les feux de l'artillerie divisionnaire et font délivrer plusieurs barrages pour neutraliser les défenseurs. Douze Typhoon sont également appelés à la rescousse à 10h10. Ajoutées aux tirs de mortiers des compagnies d'infanterie, bombes et roquettes semblent calmer les velléités offensives ennemies.

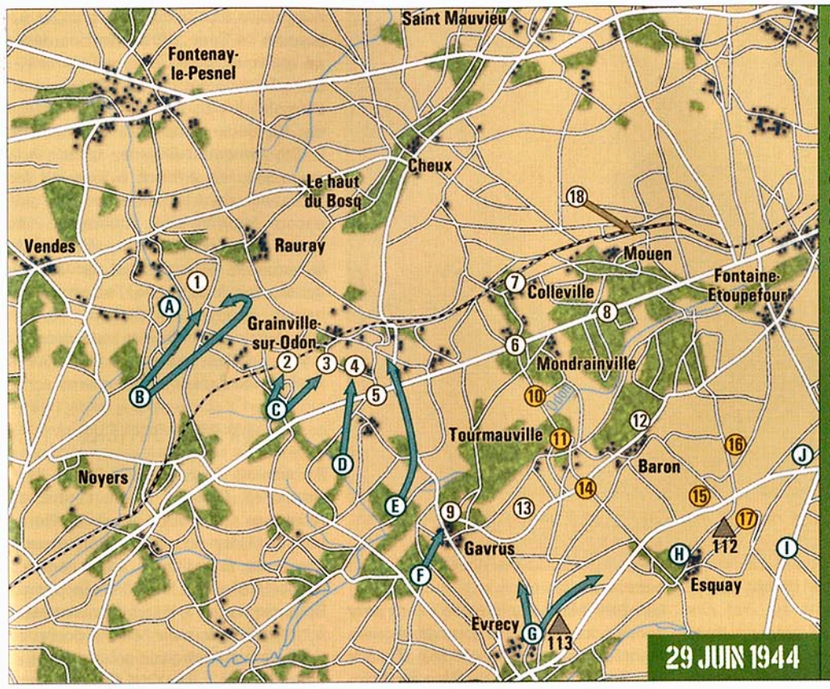
Le *2nd Fife and Forfar Yeomanry* combat lui aussi pour la cote 112, sur son versant nord-ouest, près de Mondrainville. Au centre et en pointe, le *C Squadron*, couvert par les *A* et *B Squadrons*, respectivement à gauche et à droite, parvient à engager les *Panzer* qui se découvrent parfois. Les chars sont soumis à des tirs précis en provenance du secteur de Carpiquet. Quant au village de Mondrainville, il n'est toujours pas sécurisé ; le Sherman du *Lieutenant* Brownlie en patrouille y tombe nez à nez avec trois *Panzer* et des semi-chenillés. Il ne devra son salut qu'à une retraite rapide, suivi de près par des tirs de perforants. Le *23rd Hussars* protège le flanc droit de la tête de pont, tandis que le *2nd Northamptonshire Yeomanry*, parti dès 5h00, progresse le long de l'axe Cheux-Odon, *A* et *C Squadrons* en ouverture de route. L'avance est lente car le terrain doit encore être nettoyé. En tentant de prendre contact avec l'infanterie amie à Grainville-sur-Odon, le *C Squadron* est stoppé par des antichars puis des *Panzer*. Il perd deux chars pour un Panther détruit. Les Sherman ne parviennent à entrer dans le village qu'une fois que les Écossais et la *31st Tank Brigade* l'ont pris. Ils en ressortent vers 14h15, au moment même où se déclenche la contre-attaque allemande attendue.

En effet, le *Major General* Dempsey, commandant de la *2nd Army*, a été informé que les décodages « Ultra » annonçaient ce jour un rassemblement massif de forces blindées allemandes pour contrer l'opération « Epsom » et détruire les éléments de tête du *VIII Corps*. Dempsey ne peut prévenir O'Connor trop précisément, sans lui révéler que les Alliés ont brisé le code des machines à crypter Enigma, un secret très bien gardé. Aussi, laisse-t-il plutôt entendre qu'il faut maintenant assurer les gains territoriaux de « Epsom » et renforcer l'étroit corridor menant des lignes alliées jusqu'à la cote 112 car une contre-attaque ennemie est probable, au vu des observations faites par l'aviation, ce qui n'est d'ailleurs pas faux. D'importantes forces allemandes sont signalées venant de Vire, Flers et Argentan. Progressivement le 29 juin, ordre va donc être donné de consolider les positions plutôt que de pousser davantage vers l'Orne.

▼ Des fantassins du *8th Battalion*, *The Rifle Brigade* lisent leur courrier après avoir creusé une tranchée inachevée. En ce 29 juin 1944, les hommes semblent épuisés. Ils ont passé quatre jours presque sans sommeil, à combattre, à subir le pilonnage ennemi et à creuser des positions souvent abandonnées après quelques heures d'une lutte souvent acharnée ; pas de quoi se réjouir !

LA CONTRE-ATTAQUE ALLEMANDE

Les Allemands ont conçu un plan simple basé sur une attaque en tenailles du *II. SS-Panzer-Korps* de chaque côté de l'Odon pour isoler la tête du « corridor écossais ». La « Hohenstaufen » chargera depuis le sud-ouest avec la *Kampfgruppe* Weidinger de la « Das Reich » – cette unité comprend le groupe tristement célèbre qui a perpétré le massacre d'Oradour-sur-Glane quelques jours plus tôt – vers Grainville-sur-Odon, Mouen et Cheux, tandis que la « Fründsberg » viendra du sud pour s'emparer de Gavrus, Baron-sur-Odon, la cote 112 et Verson. L'attaque prévue pour le matin doit être retardée à 14h00, toutes les troupes d'assaut n'ayant pas eu le temps de se rassembler, ce qui offre un répit supplémentaire aux Britanniques afin d'organiser leur riposte. Le dispositif défensif de ces derniers repose principalement sur les divisions d'infanterie, la *49th Infantry Division* à l'ouest, la *15th Scottish*



Division bien installée dans le corridor, et la *43rd Wessex Division* qui a repris Mouen et tient le flanc oriental de la poche alliée autour de Fontaine-Etoupefour. Ces unités ont continué d'élargir autant que possible la tête de pont pendant la matinée, avec l'appui des chars des brigades indépendantes. La *11th Armoured Division*, qui poursuivait son effort vers le sud, ne va encaisser que le contrecoup de l'attaque allemande.

La *9. SS-Panzer-Division* charge la première avec le *SS-Panzer-Grenadier-Regiment 19* et les Panther du *SS-Panzer-Regiment 9* sur un axe principal allant de Noyers-Bocage vers Vendes. Après un succès initial, elle se heurte sur la crête de Rauray à une défense inflexible de la *49th Infantry Division* et de la *8th Armoured Brigade*. Les autres assauts sont également contrés, et la « Hohenstaufen » doit revenir au soir sur sa ligne de départ. La *10. SS-Panzer-Division*, retardée par une attaque aérienne alliée, ne démarre que vers 14h30, et rencontre un premier succès en repoussant lentement le *2nd Argyll and Sutherland Highlanders* de Gavrus. Elle parvient également, après une lutte acharnée, à prendre pied sur la cote 113, sans pouvoir aller plus loin tant sa capacité offensive a été érodée par la résistance ennemie. Les archives britanniques signalent une autre attaque vers 18h00, depuis l'ouest, de 150 fantassins appuyés par une huitaine de *Panzer*. Elle est repoussée grâce à l'intervention de l'artillerie et des mitrailleuses qui éliminent l'infanterie, les chars devant reculer à la nuit tombante, faute d'escorte.

Plusieurs unités de la *11th Armoured Division* sont impliquées dans les combats consécutifs à la contre-attaque allemande : le *1st Battalion Herefordshire Regiment* participe à la riposte contre la « Hohenstaufen » dans la vallée de l'Odon, tandis que la *119th Battery* du *75th Anti-Tank Regiment* détruit cinq *Panzer*, dont un Tiger, près de Gavrus ; l'unité perd deux M10 dans cette affaire.

◢ Jeudi 29 juin 1944. Des équipages anglais font leur toilette à l'abri de leurs chars, un Sherman *Dozer* et un Crusader III AA *Mk. III* antiaérien du *2nd Fife and Forfar Yeomanry*. À ce moment de la campagne de Normandie, la lame de bulldozer montée sur Sherman est un dispositif encore rare du côté britannique. Elle est pourtant précieuse pour franchir les haies épaisses du bocage.

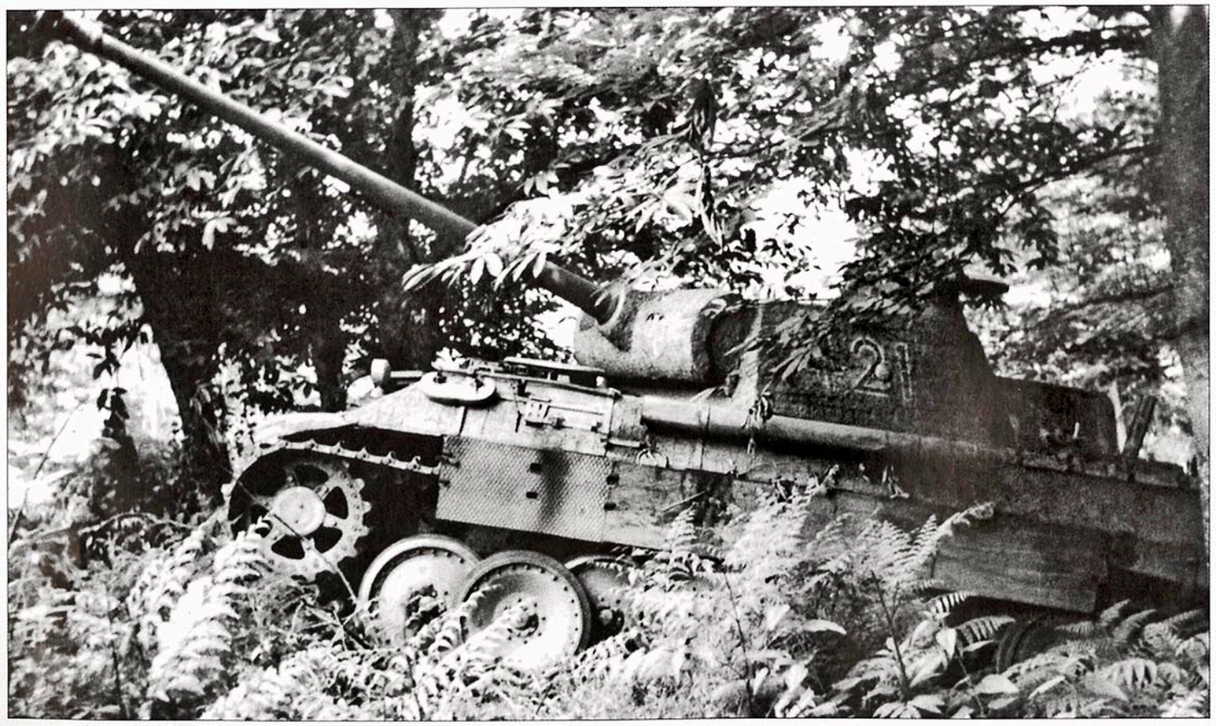
▲ Photographié le 30 juin le long d'une haie, un groupe de Sherman de la *11th Armoured Division*, disposés en ligne, attend le signal du déclenchement de l'attaque. À cette date, la *29th Armoured Brigade* s'est repliée sur la rive occidentale de l'Odon mais continue de soutenir de temps en temps l'infanterie de la division.

Le rôle tenu par le *23rd Hussars* est déterminant pour stopper la contre-attaque allemande à l'ouest, au cours d'une âpre bataille qui durera quatre heures au total. Quant au *2nd Fife and Forfar Yeomanry*, il poursuit toute la journée son duel avec les *Panzer IV lang* du *SS-Panzer-Regiment 12* embusqués sur la cote 112. Le *3rd RTR* et le *8th Battalion*, *The Rifle Brigade* étaient particulièrement menacés d'isolement par la double contre-attaque allemande, de par leur situation en pointe sur la cote 112 et l'étroitesse du corridor à sa base. Ils ont tenu leurs positions contre un feu ennemi particulièrement dense, non sans pertes : le *3rd RTR* laisse une douzaine de ses chars détruits au sommet de la colline.

Le *2nd Northamptonshire Yeomanry* connaît lui aussi une journée mouvementée, en assurant un appui efficace des *Royal Scots* près du Haut du Bosq. Trois Cromwell roulent de long en large, le long de la ligne de défense britannique, mitraillant et canonnant sans cesse au moindre mouvement ennemi, empêchant ainsi toute progression allemande pendant plus d'une heure. Trois *Panzer* de la « Hohenstaufen » parviennent néanmoins à se faufiler et à grimper sur la route de Caen, provoquant un début de panique parmi les « *Tommies* ». Dans le désordre consécutif aux combats et à l'épais écran de fumée établi par les deux camps, les Sherman de la *8th Armoured Brigade*, appelés à la rescousse, en arrivent à tirer sur les Cromwell, dont la silhouette n'est pas encore familière aux équipages ! Les *Royal Scots* étant submergés près de la ferme de Belleval, c'est par la seule action des chars que l'attaque allemande, appuyée par plusieurs canons d'assaut, peut enfin être repoussée. Et la journée n'est pas encore finie pour le *2nd Northamptonshire Yeomanry*…

UN REPLI DIFFICILE

Au soir du 29 juin, à 22h00, la *11th Armoured Division* reçoit l'ordre de retirer ses unités blindées de la tête de pont de l'Odon pour les rassembler sur la rive ouest. Pour l'heure, toute perspective offensive est abandonnée par les Britanniques et il incombe maintenant à l'infanterie de tenir l'étroite poche en doigt de gant conquise grâce à l'opération « Epsom ». Le *XXX Corps* n'ayant que peu progressé sur la gauche, et les Canadiens ayant retardé leur attaque contre Carpiquet, les deux flancs du VIII Corps sont « en l'air », à découverts, et « le corridor écossais » fera l'objet de bien d'autres combats avant la fin de la bataille de Normandie.



▲ Un Panther *Ausf. A* de début de production (comme « l'indique » la tape de tir visible sur le flanc de la tourelle) est embusqué dans un bois, sur la cote 112. Seules les *12.* et *9. SS-Panzer-Divisionen* sont équipées de ce type de char pendant « Epsom », ainsi que le *Kampfgruppe* « Frey » de la « Leibstandarte SS Adolf Hitler ». Pour sa part, la « Fründsberg » ne dispose que de *Panzer IV lang* et de *Sturmgeschütze*. Bovington Tank Museum

Le retrait de la *29th Armoured Brigade* commence à 23h00, le *23rd Hussars* étant le premier à décrocher sous les tirs des Tiger de la *schwere SS-Panzer-Abteilung 101* encore en position sur la cote 112. Les Sherman répliquent sans subir de pertes puis repassent sur l'autre rive de l'Odon, suivis par le *2nd Fife and Forfar Yeomanry*. Le *3rd RTR* a relevé le *23rd Hussars* sur ses positions. Il prend le chemin du retour dans la nuit, laissant son *B Squadron* en arrière couvrir le repli du *8th Battalion*, The *Rifle Brigade*. Pour sa part, chargé de garder le flanc gauche de la brigade, le *2nd Northamptonshire Yeomanry* lance encore des reconnaissances vers le sud et le sud-ouest de Cheux pour éliminer toute menace ennemie. Bien lui en prend, car les Allemands s'infiltrent à la faveur de l'obscurité. Le *C Squadron* perd un char vers 23h15, puis cinq de ses Sherman accrochent un groupe de quatre *Panzer IV* et en détruisent un. La voie ferrée sillonnant la campagne normande de Caen à Villers-Bocage est atteinte vers 23h35 et contact est pris avec le *Royal Scots* que le régiment doit épauler. Cependant, durant cette progression nocturne, le *A Squadron* s'est égaré et a roulé vers les lignes ennemies… Erreur aussi malheureuse que fatale pour les tankistes britanniques ! Un groupe de sept chars ne parviendra jamais à rejoindre et 35 hommes seront portés manquants. Il s'avèrera plus tard que les isolés ont dépassé les lignes amies et ont été interceptés par des troupes du *II. SS-Panzer-Korps*, probablement de la « Hohenstaufen », qui ont détruit tous les chars et tué 27 membres des équipages.

Les hommes du *8th Battalion*, *The Rifle Brigade* sont les derniers à se retirer. Ils redescendent de la cote 112 vers 4h00, le vendredi 30 juin, peu avant le lever du jour, pour se rassembler au sud-ouest de Norrey-en-Bessin. Presque aussitôt, les Allemands déclenchent un tir de barrage sur le sommet de la colline et reprennent possession du champ de bataille désert et ravagé, qui constitue toujours le cœur de leur défense au sud-ouest de Caen. Ils sont certes parvenus à s'emparer de Gavrus, mais une quarantaine de leurs blindés ont été dispersés ou détruits par les Typhoon près de Carpiquet et leurs forces n'ont réussi nulle part à couper ou même à sérieusement menacer le « corridor écossais ».

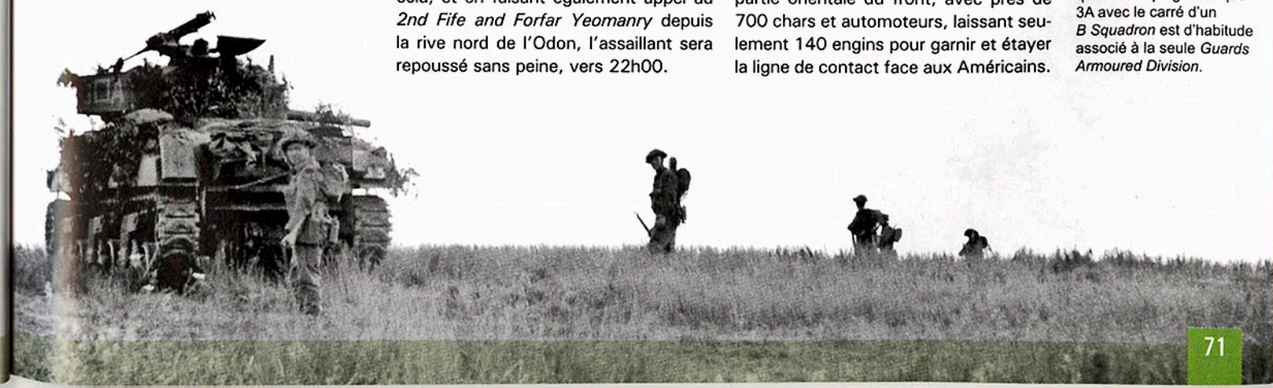
À 11h00, le *Lieutenant General* O'Connor rassemble ses officiers généraux pour leur apprendre que l'opération « Epsom » est officiellement terminée et pour leur donner ses nouvelles consignes pour le futur immédiat. Les régiments blindés de la *11th Armoured Division* ne seront sollicités qu'occasionnellement, mais la *159th Infantry Brigade* ainsi que l'artillerie divisionnaire passeront sous le contrôle de la *15th Scottish Division* pour la défense de la tête de pont de l'Odon, tandis que le *44th RTR* rejoindra la *4th Armoured Brigade*. Les jours à venir seront difficiles pour les fantassins britanniques car les Allemands n'ont pas abandonné tout espoir de contre-attaque. Ainsi, dès le soir du 30, la *10. SS-Panzer-Division* lance un assaut contre le pont de Tourmauville. Mais les Britanniques ont été informés par leurs observateurs avancés de la progression de l'ennemi depuis Villers-Bocage et le *Brigadier* Churcher de la *159th Infantry Brigade* a pu arranger avec l'artillerie de la *11th Armoured Division*, de la *15th Scottish Division* et du *VIII Corps* un plan de feu particulièrement efficace. Grâce à cela, et en faisant également appel au *2nd Fife and Forfar Yeomanry* depuis la rive nord de l'Odon, l'assaillant sera repoussé sans peine, vers 22h00.

LE « TAUREAU » PANSE SES PLAIES

Après quatre jours d'âpres combats, « Epsom » s'achève donc sur un résultat mitigé, comme souvent avec les offensives britanniques. Des objectifs initiaux de l'opération, seuls quelques-uns ont été atteints : si l'Odon a été franchie et si une tête de pont sur sa rive nord est établie, l'Orne et Bretteville-sur-Laize demeurent hors de portée. Le « corridor écossais » est trop vulnérable car pas assez large et Caen reste entre les mains de l'ennemi, son contournement n'étant pas assez complet pour que la ville puisse réellement être menacée pour le moment. C'est en termes de résultats indirects que l'opération « Epsom » est importante pour le déroulement de la bataille de Normandie. En effet, la pression exercée par le *VIII Corps* est apparue si menaçante que Erwin Rommel a dû dégarnir son front ouest et engager ses nouvelles divisions blindées en ordre dispersé, ce qu'il voulait absolument éviter de faire pour préserver ses chances de pouvoir contre-attaquer massivement. À la fin de « Epsom », ce ne sont pas moins de quatre *Panzer-Divisionen* et les principaux éléments de combat de trois autres qui sont mobilisés dans la partie orientale du front, avec près de 700 chars et automoteurs, laissant seulement 140 engins pour garnir et étayer la ligne de contact face aux Américains.

▲ Le fer à cheval fixé sur la calandre de ce *LKW* (Skoda ? Tatra ?) abondamment camouflé de branchages portera-t-il chance à ses occupants circulant dans un petit bourg normand ? Une chose est certaine, en Normandie, durant l'été 1944, toutes les précautions doivent être prises pour espérer échapper aux « *Jabos* » qui écument les cieux à la recherche de proies, y compris la disposition de guetteurs, comme ici. Bundesarchiv-Bildarchiv

▼ Un Sherman opère en appui de fantassins de la *15th Scottish Division*. Ce char, souvent attribué à la *4th Armoured Brigade*, ne peut appartenir qu'à la *11th Armoured Division*, car le *signe Arm of Service 53* ne correspond pas à ceux utilisés par cette brigade (de *121* à *125*). Il s'agit donc du *2nd Fife and Forfar Yeomanry*. C'est d'autant plus intéressant que le marquage tactique 3A avec le carré d'un *B Squadron* est d'habitude associé à la seule *Guards Armoured Division*.



▲ Une colonne du *23rd Hussars*, menée par un *Scout Car* Humber et un Crusader III AA *Mk. III*, se replie, le 30 juin, vers Cully, au nord de Bretteville-l'Orgueilleuse. Le régiment a perdu 18 chars au cours de « Epsom ». Il revendique la mise hors de combat de 3 Panther, 4 *Panzer IV* et 8 Tiger (ce qui semble exagéré pour ces derniers !).

▼ Des fusiliers du *8th Battalion, The Rifle Brigade* patrouillent dans les champs autour de la cote 112. L'attitude tendue et en alerte est probablement posée pour le photographe, qui a choisi une prise de vue en contre-plongée renforçant l'atmosphère de menace imminente.

C'est par ce rôle « d'aimant » à *Panzer*, certes assuré à la perfection pendant les semaines à venir par les Canadiens et les Britanniques, que Montgomery justifiera après coup les échecs relatifs de la plupart de ses opérations lancées à l'est du front normand.

En ce qui concerne la *11th Armoured Division* en elle-même, « Epsom » aura représenté un baptême du feu sanglant, bien que relativement réussi en définitive. Les unités qui ont le plus souffert sont le *2nd Northamptonshire Yeomanry* (38 morts), le *8th Battalion, The Rifle Brigade* (36) et le *23rd Hussars* (36). Au total, la division déplorera 257 tués. L'expérience a été assez coûteuse en vies humaines mais précieuse, d'autant que malgré ces pertes, les forces de la division sont presque intactes, son moral n'est pas entamé et elle a démontré de réelles capacités offensives et défensives dans la bataille. Si les résultats ne sont pas à la hauteur de l'engagement, le problème en incombe davantage au plan de l'opération et à l'encadrement supérieur et intermédiaire, qu'à la troupe elle-même.

Selon ses propres termes, le *Major General* Roberts est « *déprimé* » par l'emploi qui a été fait de sa division, dont la puissance de feu a été gaspillée en faisant attaquer les chars sans appui ni escorte d'infanterie et en négligeant la coopération avec la *15th Scottish Division*. Il en reconnaît une partie de la responsabilité, et tentera dans les jours à venir d'améliorer les liaisons chars-infanterie, en créant notamment des équipes fixes unissant un bataillon d'infanterie et un régiment blindé, réunies deux par deux au sein de chacune de ses brigades. D'autre part, les changements d'officiers supérieurs ont été fréquents : outre la nomination du *Brigadier* Churcher à tête de la *159th Infantry Brigade*, il faut ajouter deux remplacements de *Lieutenant Colonel*. En effet, malgré les résultats honnêtes du *8th Battalion, The Rifle Brigade*, et sa bonne coopération avec les chars, le *Brigadier* Harvey n'est pas satisfait de son chef de corps. Il lui reproche notamment d'avoir ordonné à ses hommes, le 28 juin, de se replier de la cote 112 en y abandonnant du matériel intact qu'il a fallu récupérer le lendemain. Il nomme à sa place le *Lieutenant Colonel* Hunter du *King's Royal Rifle Corps*, avec l'accord de Roberts. Le *Lieutenant Colonel* Miles du *4th Battalion King's Shropshire Light Infantry* sera également démis de ses fonctions par le *Brigadier* Churcher et remplacé par le commandant en second de l'unité, le *Major* Robinson.

L'encadrement ainsi remanié ne sera guère modifié dans les mois à venir. Pour garder la confiance de ses soldats et de ses chefs, Roberts n'a pas hésité à rapidement changer ses cadres plutôt que d'attendre qu'ils s'adaptent à la situation, tant il est vrai que seule la réalité du terrain détermine la valeur d'un officier supérieur, qui a pu se montrer par ailleurs un bon chef sur un autre théâtre d'opérations ou à l'entraînement. Grâce à la qualité de son commandant général et de ses troupes, la *11th Armoured Division* va améliorer son fonctionnement et son organisation, progressivement remédier à ses lacunes, et s'endurcir au combat sans perdre l'allant et l'agressivité démontrés au cours de sa première confrontation avec un ennemi bien entraîné, expérimenté et supérieurement équipé. Le « Taureau » deviendra ainsi l'un des adversaires les plus redoutés de l'Armée allemande, ce jusqu'à la fin de la guerre. ■

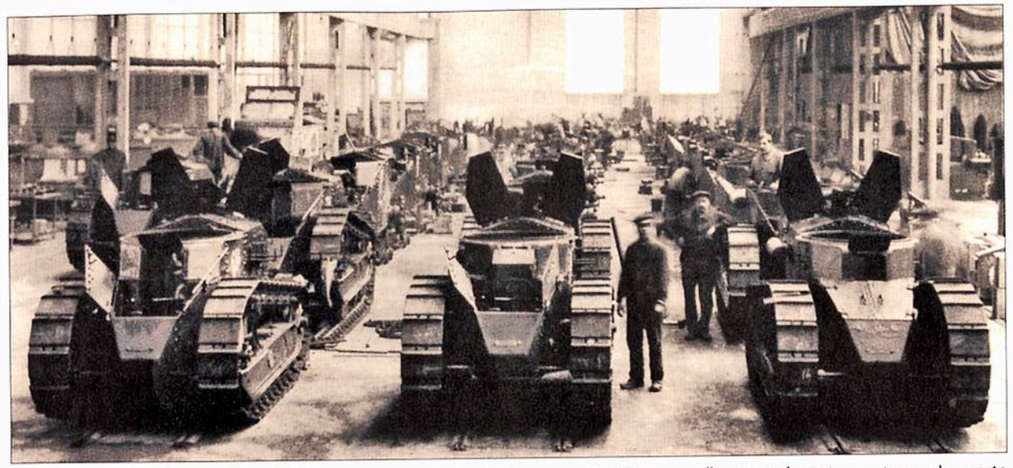
Par **Christophe Dutrône**

L'appareil de LOUIS RENAULT

Le char de la victoire !

C'est en 1915, dans l'esprit du colonel Jean-Baptiste Estienne, qu'a germé l'idée de disposer d'engins chenillés blindés capables de s'affranchir du *no man's land* pour permettre, au terme d'une grande charge, de s'emparer en quelques heures des deux premières lignes de positions allemandes. Dès cette date, de premiers contacts s'établissent avec l'industriel Louis Renault, dans la perspective de concevoir un char moyen. Le constructeur déclinera néanmoins cette offre, faute de temps.

L'auteur et la rédaction tiennent à remercier Jean-Louis Audebert pour son aide précieuse et sa gentillesse.



▶ Chaîne de montage de chars Renault en 1918. Lancée à l'été 1917, la cadence théorique de production de 84 chars légers par mois connaît des début laborieux. Ce n'est qu'au printemps 1918 que la production industrielle, répartie entre Renault, Berliet, Somua et Delaunay-Belleville, atteindra son rythme de croisière. À la date du 11 novembre 1918, 3 177 exemplaires de l'appareil de Louis Renault, toutes verions confondues, auront été livrés par les différents constructeurs. Droits Réservés

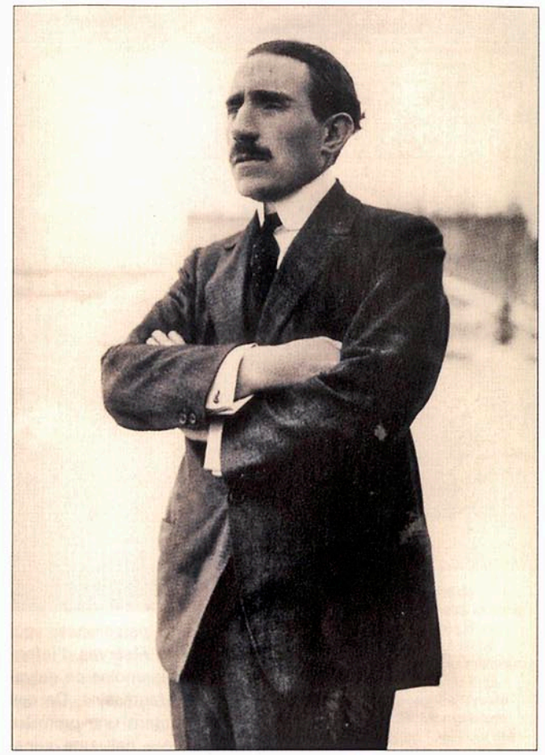
En janvier 1916, le Grand Quartier Général (GQG) donne son aval pour la signature d'une première commande de 400 chars moyens Schneider CA.1 suivie, en avril, d'une autre portant sur un nombre identique d'engins à réaliser par la Compagnie des Forges et Aciéries de la Marine et d'Homécourt, dont les usines sont établies à Saint-Chamond ; c'est cette localité qui donnera son nom à l'engin.
En juillet 1916, Estienne, entre-temps devenu général et bientôt auréolé du titre de « Père des Chars », rencontre de nouveau Louis Renault. Ce dernier accepte alors d'entrer dans l'aventure industrielle et de mettre à l'étude un prototype d'appareil léger. Aidé de son second, Monsieur Serre, et d'une équipe d'ingénieurs, le patron des usines de Billancourt [et des ateliers Rochet-Schneider, à Lyon, où une partie de la production de Renault a été mise à l'abri des risques de bombardements liés à la guerre – NdlR] planche de juillet à novembre 1916, en liaison avec Estienne, sur l'élaboration de son engin.
Soutenus par Joffre, ces travaux ne sont pas sans rencontrer quelques réticences au sein de l'institution, notamment auprès des services automobiles, peu enclins à accepter l'idée de mettre en œuvre un véhicule pesant de 5 à 6 tonnes d'acier pour amener sur le champ de bataille une simple mitrailleuse Hotchkiss. Malgré cela, au vu de l'avancement des travaux, le 27 novembre 1916, Estienne demande au GQG de passer commande de 1 000 appareils légers à Renault. Cette requête tombe pourtant au mauvais moment dans la mesure où, quelques jours plus tard, Joffre est remplacé par Nivelle à la tête de l'Armée française. Le GQG consent toutefois à commander 150 exemplaires du nouveau char léger le 22 février 1917, offrant ainsi un gage de confiance à l'instigateur du projet, alors même que le prototype de l'engin n'est pas encore achevé.
Le mercredi 14 mars 1917, les premiers essais ont lieu à Champlieu – terrain militaire situé dans l'Oise, à environ 15 kilomètres au sud de Compiègne – qui est alors le grand camp d'entraînement des équipages de Schneider et Saint-Chamond. L'appareil testé, qui est encore expérimental, est piloté par Louis Renault en personne. Les essais se révèlent concluants et, sous la pression d'Estienne, le 10 avril, les membres du Comité Consultatif de l'Artillerie d'Assaut ou Spéciale (AS) acceptent de confirmer la commande des 1 000 exemplaires réclamés par le général. C'est cependant sans compter avec l'échec de l'offensive du Chemin des Dames au cours de laquelle, le 16 avril 1917, à Berry-au-Bac, les Saint-Chamond se voient attribuer la mission d'appuyer l'infanterie dans l'attaque des troisième et quatrième lignes adverses. Malgré le courage de « ceux des chars », ce premier engagement est une catastrophe. Victimes des tirs précis de l'artillerie allemande et de nombreuses pannes, les appareils connaissent un taux de perte de 63%, soit 76 engins sur 121. La leçon est rude, démontrant l'insuffisance de la liaison entre les chars et l'infanterie, autant que la médiocrité technique des machines. La réaction des adversaires des chars ne se fait guère attendre et le principe même de l'Artillerie Spéciale est remis en cause tandis que le ministre de l'Armement, Albert Thomas, décide de suspendre la commande passée auprès des établissements Renault. C'est en définitive le soutien du général Philippe Pétain, fraîchement nommé général en chef et qui attend « les chars et les Américains », qui va à la fois sauver les chars et rapidement sortir le projet d'appareil léger de l'ornière dans laquelle il semblait enlisé. Début mai 1917, la commande de 1 000 exemplaires est rétablie et confirmée. La fabrication en série peut alors débuter mais… lentement !

DES DÉBUTS INDUSTRIELS LABORIEUX

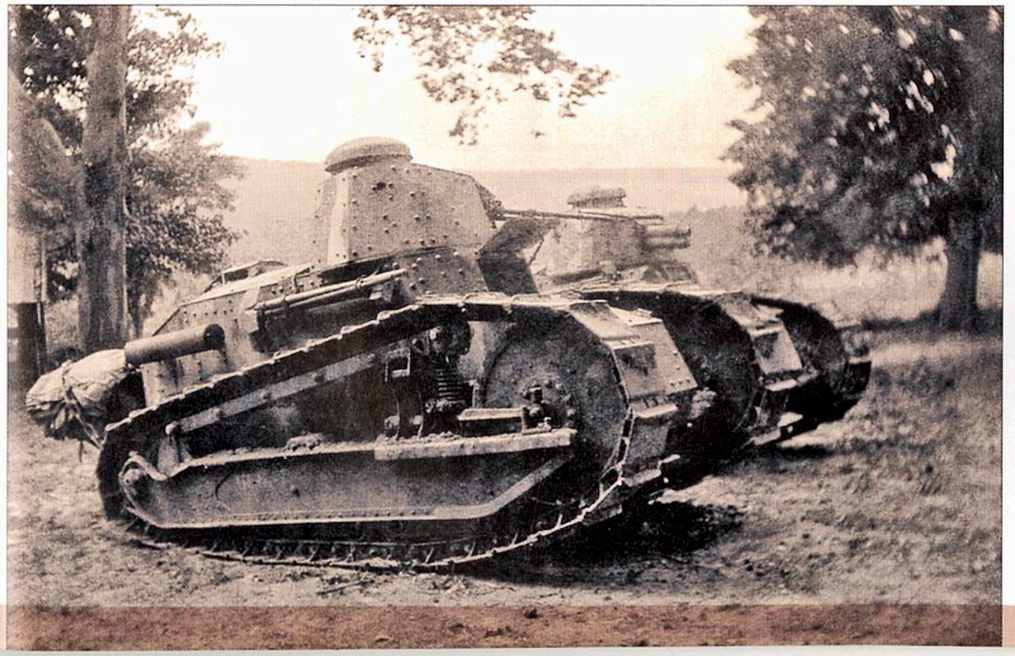
Alors que le 23 octobre 1917, une nouvelle opération, au cours de laquelle sont engagés des Schneider et des Saint-Chamond à Malmaison, donne de bien meilleurs résultats qu'à Berry-au-Bac, mettant ainsi en évidence l'utilité des chars sur les champs de bataille, la firme Renault accuse un important retard de livraison. À la fin du mois d'août, une douzaine d'exemplaires seulement de ce que l'on appelle le « FT », selon une codification propre à Renault qui n'a alors pas cours au sein de l'Armée, sont sortis des chaînes de montage.

▶ Binome de char-mitrailleuse et char-canon. Ce « couple » constitue la demi-section qui est à la base de la doctrine d'emploi du char léger Renault. Ce cliché date de juillet 1918, probablement avant le 18, date du premier engagement massif des petits « tanks » à Villers-Cotterêts. Coll. Dutrône

Malgré un rythme de production mensuel théorique estimé entre 100 et 150 engins, les livraisons atteignent péniblement 84 exemplaires à la fin de l'année, en lieu et place des 400 chars qui auraient dû être livrés pour janvier 1918. Ces retards accumulés mettent l'Artillerie Spéciale dans une situation délicate dans la mesure où celle-ci, n'ayant pas renouvelé son parc de chars moyens jugés trop médiocres et n'ayant pas encore reçu en quantité suffisante les nouveaux matériels commandés, ne se trouve plus en mesure d'intervenir au front. Elle est notamment incapable d'efficacement entrer en action pour contrer la première grande offensive allemande de 1918 qui est déclenchée en mars. En effet, en date du 20 mars, seul l'équivalent d'un bataillon de personnels instruits est disponible tandis qu'un unique char léger est opérationnel !
En outre, l'Artillerie Spéciale est confrontée à une augmentation vertigineuse de ses besoins en hommes et il s'avère difficile de maintenir le niveau qualitatif du recrutement qui avait prévalu jusqu'alors. Début 1918, pour pallier cet inquiétant problème, 5 000 hommes vont être entraînés au camp de Cercottes, dans le Loiret, près d'Orléans. Nombre d'entre eux seront d'anciens blessés en provenance de toutes les armes ainsi que des personnels issus des services administratifs. Leur formation militaire aléatoire sera généralement insuffisante. Enfin, dernier point noir et non des moindres, le peu de chars légers livrés et utilisés pour l'instruction connaît un taux d'indisponibilité important. Le 7 mars 1918, 41 des 120 chars d'instruction sont ainsi hors-service !
Début avril 1918, 453 appareils légers sont sortis des ateliers de Renault. La production de masse est enfin lancée. Le 16 octobre 1917, 3 530 chars légers ont été commandés. Renault n'étant pas à même d'assembler les appareils dans les délais, la commande est répartie entre différents constructeurs : Renault (1 850), Berliet (800), Somua, sous-traitant de Schneider, (600) et Delaunay-Belleville (280). Cette accélération rapide de la production n'est pas sans susciter de problèmes liés à la fabrication en masse qui se traduisent par une baisse de la qualité, entraînant le refus par l'Armée d'un certain nombre d'engins comportant des défauts ou des vices de fabrication. Le char est décliné en trois versions principales : armé d'un canon de 37mm, d'une mitrailleuse de 8mm ou en version TSF. Aussi connu sous l'appellation de « char signal », le char TSF trouve son origine dans une innovation des ingénieurs Renault qui en conçoivent le prototype à la fin de l'année 1917, la commande officielle n'étant signée qu'en janvier 1918. Prévue pour emporter un poste E 10R, celui-ci voit sa tourelle supprimée au profit d'une casemate anguleuse dont le volume permet d'accueillir à bord de l'engin, outre le mécanicien-pilote, un observateur et un radiotélégraphiste.
C'est le 31 mai, à Chaudun, que les chars légers Renault connaissent leur premier engagement. Lancée à la hâte, en plein jour, sur un glacis de 1 500 mètres sans aucun appui d'artillerie ni écran de fumée, l'affaire se solde par un échec. La coordination avec l'infanterie d'accompagnement – la Division Marocaine – a été mal réalisée, faute d'exercices préalables. Le terrain conquis est abandonné par les fantassins lors du repli des chars et, comble de malheur, trois appareils immobilisés doivent être abandonnés aux mains de l'adversaire. Au mois de juin, de nouveaux engagements se déroulent dans le massif du Retz. Il s'agit d'actions de faible envergure, conduites dans l'urgence et en contradiction avec les règles théoriques d'utilisation des chars mais pourtant rendues nécessaires par les heures dramatiques qui suivent la percée allemande sur le Chemin des Dames. En l'absence d'expérience pratique, la doctrine d'emploi du char léger en est encore au stade des tâtonnements.



▲ Industriel autodidacte, Louis Renault (1877-1944) fonde en 1899, avec ses frères, la société de production automobile qui porte son nom. Devenus dès avant 1914 une grande entreprise, les établissements Renault vont connaître un important essor au cours de la Grande Guerre. Dans les années qui suivent, Louis Renault, hisse sa société au niveau d'un véritable empire industriel. L'entreprise, pionnière en France dans l'organisation du travail à la chaîne, connaîtra durant l'entre-deux-guerres de nombreux conflits sociaux. Après 1940, l'industriel voit son entreprise mise sous tutelle de Daimler-Benz et travailler pour l'occupant. Malade, bientôt atteint d'aphasie, Louis Renault est néanmoins arrêté en septembre 1944, lors de l'épuration. Un mois après son incarcération à Fresnes, il décède, le 24 octobre 1944, probablement victime de mauvais traitement. Son entreprise sera nationalisée dans des conditions critiquables le 1er juin 1945. Droits Réservés



▶ Manoeuvre en sous-bois, dans le cadre de la préparation de l'offensive de Villers-Cotterêts. Photographie prise dans le Buisson-de-Walligny, en juin 1918. Coll. Dutrône

Ces engagements parcellaires, qui pallient l'absence de réserves d'infanterie, permettent néanmoins de galvaniser l'énergie des fantassins. De ces expériences qui forgent une première « mémoire tactique » naît une « instruction provisoire sur la manœuvre des unités de chars légers », datée du 24 juin 1918, et qui va régir les conditions de mise en œuvre des chars légers et demeurer inchangée jusqu'à l'Armistice de novembre.

LA FIN DES TÂTONNEMENTS

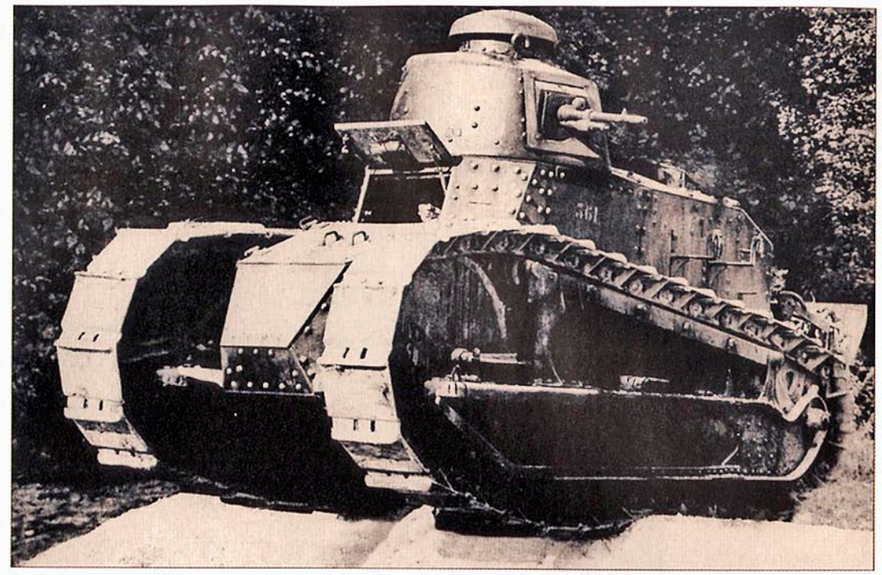
Le 18 juillet 1918 dans la forêt de Villers-Cotterêts, en Picardie, les chars légers sont pour la première fois engagés en grand nombre, au point de représenter presque les deux tiers des moyens blindés mis en œuvre : du 18 au 27, 185 Schneider et 190 Saint-Chamond sont engagés pour un total de 585 chars légers. Les petits Renault sonnent le glas de la laborieuse carrière qu'ont connue les lourds et patauds Schneider et Saint-Chamond ; une nouvelle ère s'ouvre, qui va permettre à l'Artillerie Spéciale de conquérir sa place sur le champ de bataille et d'accéder à un rôle de premier plan.

Conçus comme une arme offensive, les appareils légers voient désormais leurs conditions d'emploi clairement définies. Leur action demeure strictement rivée à celle de l'homme combattant à pied. Loin d'être une cavalerie mécanisée chargeant l'adversaire, les « tanks », terme en vogue chez les fantassins alliés, y compris les « Poilus », restent un instrument au service de l'Infanterie qui, seule, demeure « la Reine des batailles ». À terme, la nouvelle doctrine du « moteur combattant » à la française prévoit trois catégories d'engins : chars lourds, moyens et légers. Les chars lourds ou de rupture, à l'image du projet qui donnera naissance au FCM 2C de 70 tonnes, sont censés être capables de briser des points d'appui organisés ou fortement tenus, tout en s'affranchissant de la majeure partie des obstacles rencontrés sur leur route, incluant les écluses et les canaux présents en nombre dans le nord et l'est de la France. Ils sont ici évoqués pour mémoire dans la mesure où, à l'été 1918, ils demeurent encore à l'état de projet ; projet qui ne débouchera qu'à partir de 1919. La catégorie des chars moyens est appelée à évoluer vers un rôle d'appui-feu, le véritable engin d'accompagnement de l'Infanterie devenant le char léger qui, lui, a été pensé pour ce faire. Celui-ci, représenté par la machine de Louis Renault, a pour mission de faciliter la progression des fantassins sur le terrain en détruisant les obstacles passifs et en éliminant, grâce à son feu, les points de résistance adverses qui cadenassent les champs de bataille. En outre, l'appareil est suffisamment agile et mobile pour qu'il n'ait pas à « sauter » les tranchées qui, depuis que la guerre de positions s'est installée et que les chars anglais sont apparus en 1916, n'ont de cesse de s'élargir pour aussi faire office de fossés antichars. Il suffira aux Renault de les franchir en y descendant avant de remonter de l'autre côté en s'aidant de leur queue de franchissement. Génial ! Mais encore fallait-il y penser.

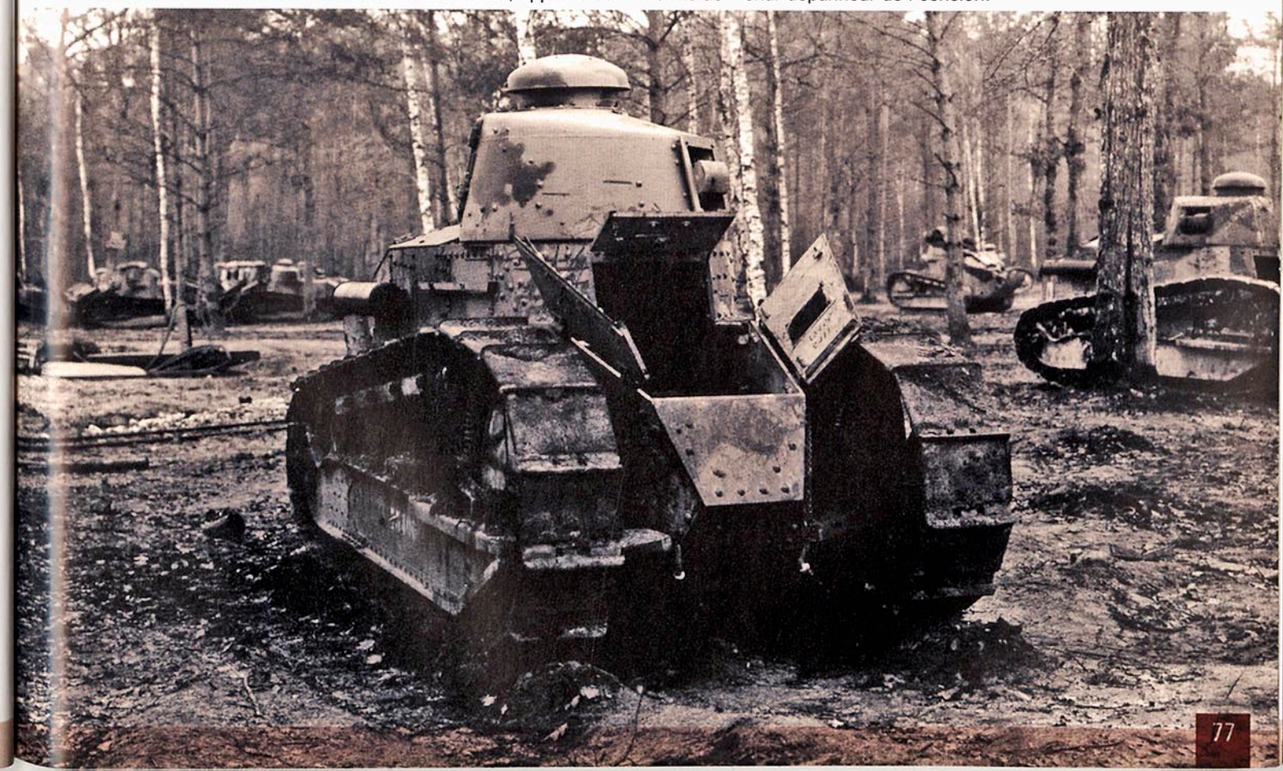
Les chars légers qui, à l'été 1918, constituent désormais l'épine dorsale du parc de l'Artillerie Spéciale, sont organisés sur la base d'une section de cinq engins – trois chars-canon de 37mm et deux chars-mitrailleuse – qui forme une unité de base indissociable. À noter que la section est imaginée pour être ultérieurement portée à six appareils, le sixième engin étant un char-canon de 75mm court, poseur de pont. Le 24 janvier 1918, en effet, 470 de ces engins ont été commandés. Il semble à peu près établi qu'ils ne furent pas livrés avant le 11 novembre 1918. Cette machine sera observée en service après-guerre, notamment au Maroc, lors de la guerre du Rif au cours des années 20. Mais revenons en 1918. Trois sections, complétées par un échelon de huit chars, un char TSF et un char de commandement forment une compagnie. Trois compagnies constituent un bataillon qui représente ainsi 75 chars dont 45 de combat. Chars légers et moyens se trouvent réunis au sein de régiments d'Artillerie Spéciale regroupant un nombre variable de bataillons.

La mise en œuvre des chars doit être réalisée en étroite relation avec les fantassins qui bénéficient de l'appui des « tanks » mais doivent aussi en assurer la sécurité. À cet effet, l'infanterie progressant avec les chars doit absolument avoir été entraînée afin de permettre une action combinée entre les deux Armes. Le personnel affecté aux bataillons de chars légers (BCL) doit faire l'objet d'une instruction poussée, faisant de lui un combattant d'élite. Chacun des deux membres d'équipage doit être capable d'assurer la conduite de l'engin. Chaque véhicule doit en outre disposer d'un double « jeu » de mécaniciens. Le chef de char, appelé à servir l'arme de bord, est obligatoirement un gradé ou un officier.

Les mécaniciens, qui assurent le pilotage, sont familiarisés avec toutes les pannes mécaniques courantes. Ils doivent pouvoir réparer un engin victime d'une avarie au cours du combat, pour peu que le relief soit favorable à une telle opération. En cas d'impossibilité de dépannage sur le terrain, chaque blindé dispose de deux chaînes de remorquage longues de trois mètres pour pouvoir être ramené vers les lignes amies par un autre engin de la section ou par un char dépanneur de l'échelon.



▲ La silhouette de l'appareil Renault, ici dans la version armée d'une mitrailleuse Hotchkiss Modèle 1914, va marquer de son empreinte durant deux décennies l'Armée française. Maintenus en service en 1940 pour des tâches limitées, un certain nombre de ces engins feront, dans l'urgence, face aux *Panzer*, dans un combat bien inégal… Archives Caraktère Coll. Bernard



▶ **Page de droite** Groupe de chars légers dépourvus d'armement. Photographie probablement prise au camp d'entraînement de Cercottes, dans le Loiret, en 1918. Archives Caraktère Coll. Bernard

Données techniques générales du char léger Renault.

Défini comme « *un appareil cuirassé à progression mécanique, apte à combattre avec l'Infanterie, même en terrain bouleversé* », « *à l'épreuve des balles perforantes et des éclats d'obus* » et dont la « *mobilité et le faible volume lui permettent d'utiliser les moindres couverts* », le char léger Renault est armé d'un canon de 37mm semi-automatique Puteaux de 37/21 ou d'une mitrailleuse Hotchkiss de 8mm Modèle 1914. Un char doté d'un canon de 75mm est prévu à l'été 1918 mais celui-ci ne sera cependant pas mis en service avant l'Armistice. Une version TSF existe. Dépourvue d'armement, elle est équipée d'un poste radio installé dans une petite casemate en lieu et place de la tourelle. Le poids du char Renault est de 6 500 kilos, ce qui lui permet d'emprunter sans difficulté la plupart des ponts. Il est en mesure, à l'aide de sa queue de franchissement, d'escalader une coupure à bords francs de 1,80 mètre, de progresser à travers un réseau de barbelés et de gravir une pente de 80%. La vitesse du char varie entre 1 500 et 7 500 mètres à l'heure, en fonction de la nature du terrain sur lequel il évolue. Son autonomie en essence est de 10 heures. Il est à noter que les seules appellations utilisées durant la Grande Guerre furent celles de « char léger Renault » ou plus occasionnellement de « char 18 HP », en référence à la puissance nominale de son moteur. Si les lettres FT ont effectivement été utilisées comme code constructeur par la firme de Billancourt en 1917, la désignation de cet appareil sous l'appellation de « char Renault FT-17 », qui s'est imposée avec le temps, ne présente aucun fondement historique. De même la signification de « Faible Tonnage » attribuée aux initiales « FT » est erronée. Enfin, le surnom de « Feuteu » donné à l'appareil par « ceux des chars » semble être apparu au cours des années 20.

L'appareil Renault au combat

Char-Mitrailleuse

Char-Canon

Orientation de la tourelle de l'engin concerné

Lieutenant

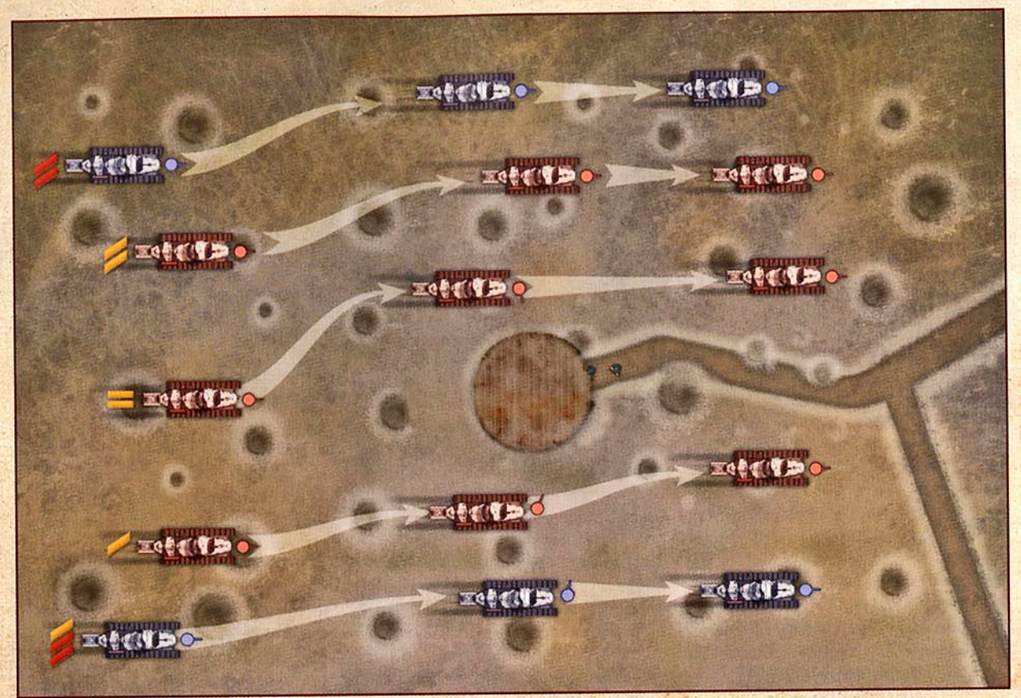
Maréchal des Logis - Chef

Maréchal des Logis

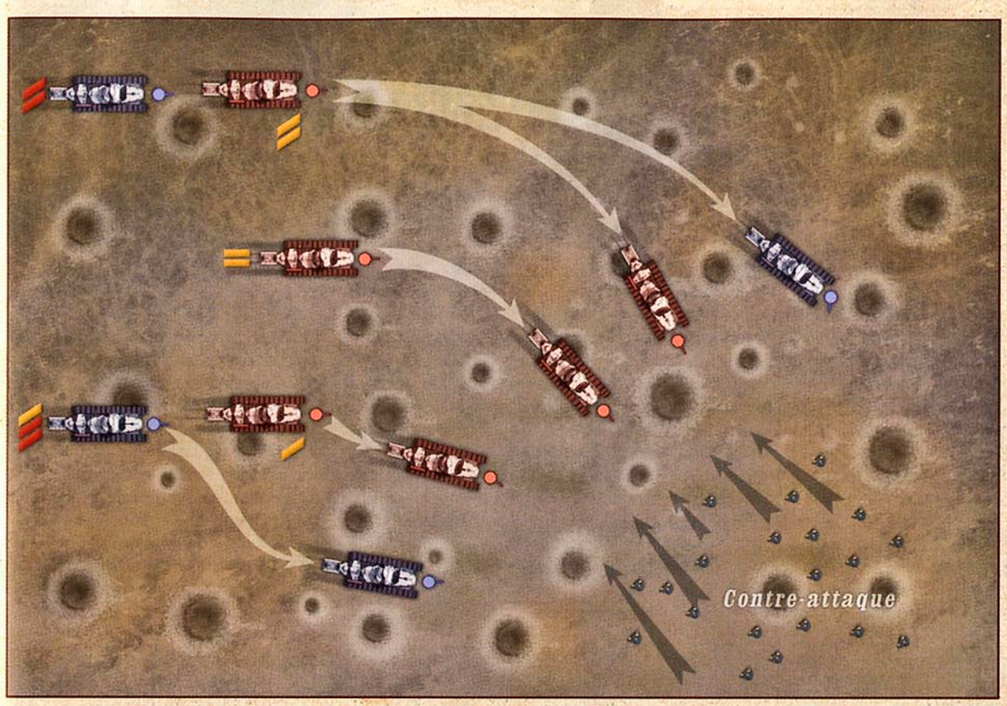
Brigadier-Chef

Brigadier

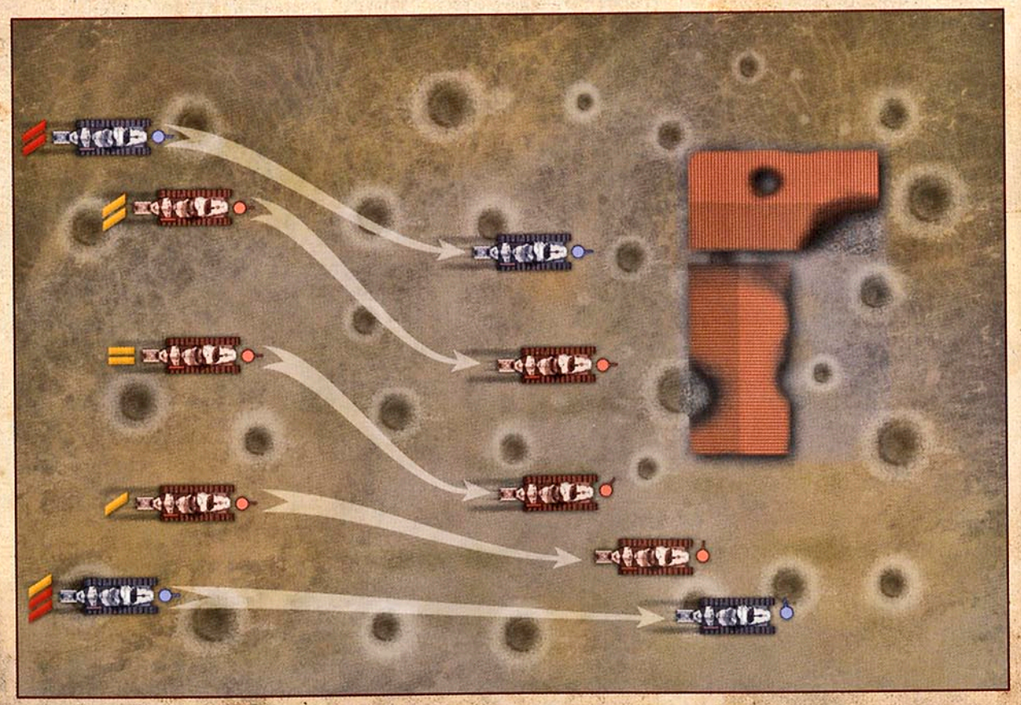
Formation à adopter pour les chars légers dans le cadre de la reconnaissance d'un objectif de faible étendue ; ici, une casemate enterrée susceptible d'abriter des fantassins ennemis. Les appareils évoluant au centre pointent leur tourelle vers l'objectif à reconnaître, prêts à faire feu, tandis que le reste de la section assure la flanc-garde, tourelles orientées dans l'axe supposé de la menace.



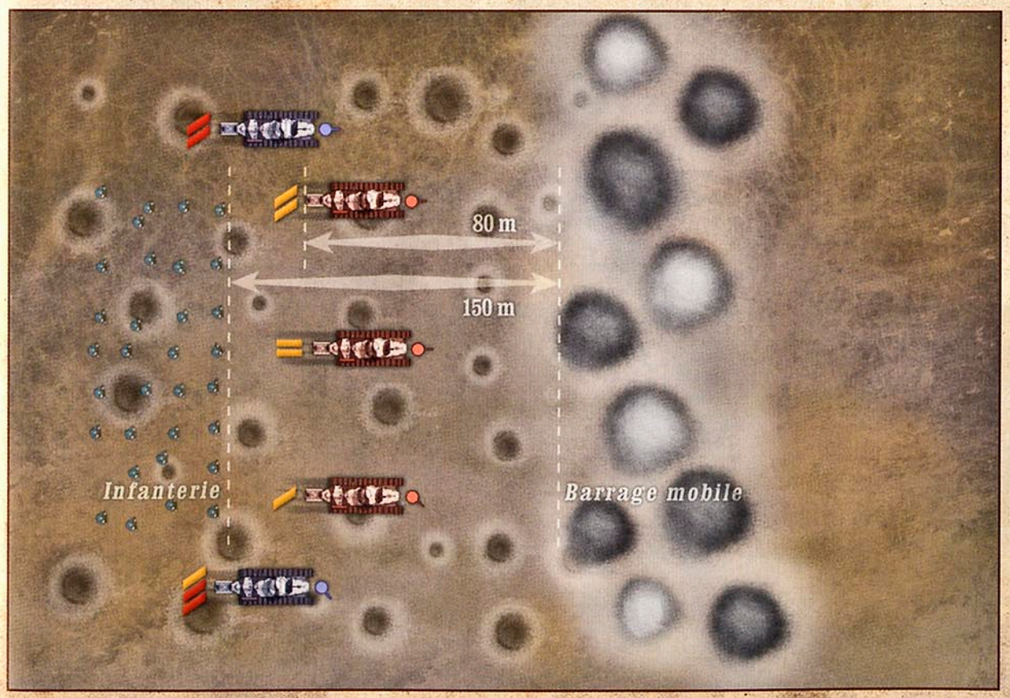
Manœuvre à effectuer dans le cas d'une contre-attaque ennemie sur flanc droit. Les chars pivotent pour faire face à l'infanterie allemande qui vient de se dévoiler et qui cherche à engager un combat au contact, situation idéale pour les « casseurs de chars » de la Grande Guerre. Après s'être déployés en ligne pour s'ouvrir un champ de tir adéquat, les chars ouvrent un feu nourri sur les fantassins pour couper l'élan de leur charge.



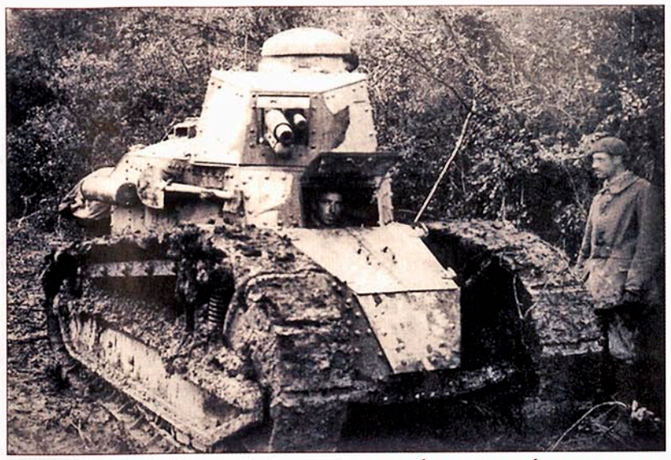
Manœuvre à conduire pour aborder un village ou un bois étendu. Tandis qu'une demi-section se place en appui face à la maison en ruines susceptible d'abriter des fantassins ennemis, l'autre demi-section, accompagnée du chef de section, contourne l'objectif pour en reconnaître les arrières. Cette cinématique devra être reproduite pour chacune des maisons devant être reconnues.



Dispositif à adopter pour les chars légers dans le cadre d'une attaque où la section opère sur la droite du dispositif d'assaut. Le barrage roulant d'artillerie mêle obus explosifs et fumigènes, tandis que l'infanterie progresse derrière les chars, en ligne. Les appareils de la demi-section opérant en flanc-garde droite pointent leur tourelle vers l'axe probable de la menace adverse.



▶ Illustration des capacités tout-terrain du char léger Renault. Son faible encombrement et son poids relativement léger lui permettent de circuler sur les pistes étroites et boueuses où ne passerait pas un char lourd. Il en est de même pour ce qui concerne le franchissement des coupures de terrain, le Renault ayant la capacité, du fait de son poids léger et de sa petite taille, de descendre dans les tranchées pour regrimper sur la face opposée, en s'aidant de sa queue de franchissement. Coll. Dutrône



Le rôle de l'officier au sein des unités de chars légers est sensiblement différent de celui des autres armes. Le chef de section, un lieutenant ou un sous-lieutenant, est le seul parmi les officiers à se battre au contact avec l'adversaire. Il dirige son unité conformément au plan d'engagement et se trouve placé, au combat, sous l'autorité directe du commandant du bataillon d'infanterie au profit duquel il opère. Sa principale mission consiste à réaliser la concentration de l'ensemble des moyens dont il dispose sur les résistances les plus importantes de la zone d'attaque. Dans ce but, il doit avoir pour préoccupation permanente le maintien du contact avec les fantassins. À l'échelon supérieur, l'officier qui commande une compagnie de chars légers, un capitaine ou un lieutenant ancien, a pour mission de techniquement conseiller le colonel qui commande le régiment d'infanterie avec lequel sa compagnie va être appelée à combattre. Ce rôle le conduit notamment à participer à l'élaboration du plan d'engagement au sein duquel chars et fantassins doivent agir conjointement. Au cours du combat, sa principale activité consiste à veiller au ravitaillement et au dépannage de ses appareils. À l'issue de l'engagement, il supervise la remise en état du matériel et doit rendre compte à son supérieur hiérarchique des résultats de l'action. Au niveau du bataillon, le commandant exerce, lui aussi, une fonction de conseiller technique auprès du général commandant la division, tout en relevant directement de l'autorité du commandant de l'Artillerie Spéciale du corps d'armée. À l'instar du commandant de compagnie, il s'assure du ravitaillement des chars engagés sous ses ordres, de leur entrée en ligne mais aussi de l'organisation des cantonnements au sein desquels les trois compagnies qui forment le bataillon sont appelées à s'établir pour organiser l'entretien et la réparation des machines, le repos et l'instruction des personnels.

UNE MÉCANIQUE OPÉRATIONNELLE BIEN HUILÉE

Avant toute opération, des reconnaissances d'ensemble et de détail doivent être réalisées, de manière à organiser le déplacement des appareils vers la zone d'opération et prévoir les positions d'attente nécessaires. Le terrain où les chars vont être amenés à manœuvrer au contact de l'adversaire doit faire l'objet d'une observation minutieuse, de manière à en déceler à l'avance les éventuelles difficultés. L'acheminement vers la zone des combats constitue une étape importante. Les « tanks » sont généralement transportés par voie ferrée, par camions ou sur des remorques attelées à de puissants tracteurs et doivent voyager bâchés. Un point de débarquement pourvu d'un quai est choisi à l'abri des vues directes de l'adversaire, aussi près que possible du front pour limiter les déplacements à faire par la route. Une fois à pied d'œuvre, les chars sont regroupés dans un centre de rassemblement soigneusement camouflé et, si possible, hors de portée de l'artillerie adverse. La notion de camouflage porte ici essentiellement sur l'atténuation des ombres portées qui constituent le principal élément de repérage d'un char depuis un avion. En terrain moyennement boisé, il est indiqué de « piquer » entre les chenilles et la caisse des branchages de manière à altérer ombre et silhouette. En terrain découvert, seule l'utilisation d'une bâche ou d'un filet tendu de part et d'autre de l'engin, raccordé au sol par des feuillages coupés, de la terre ou des mottes d'herbe, est susceptible de dissimuler un char léger aux vues de l'aviation. Un soin tout particulier doit en outre être apporté aux traces de chenilles, révélatrices des zones de rassemblement. Le centre de rassemblement accueille aussi les éléments d'échelon chargés de la maintenance.

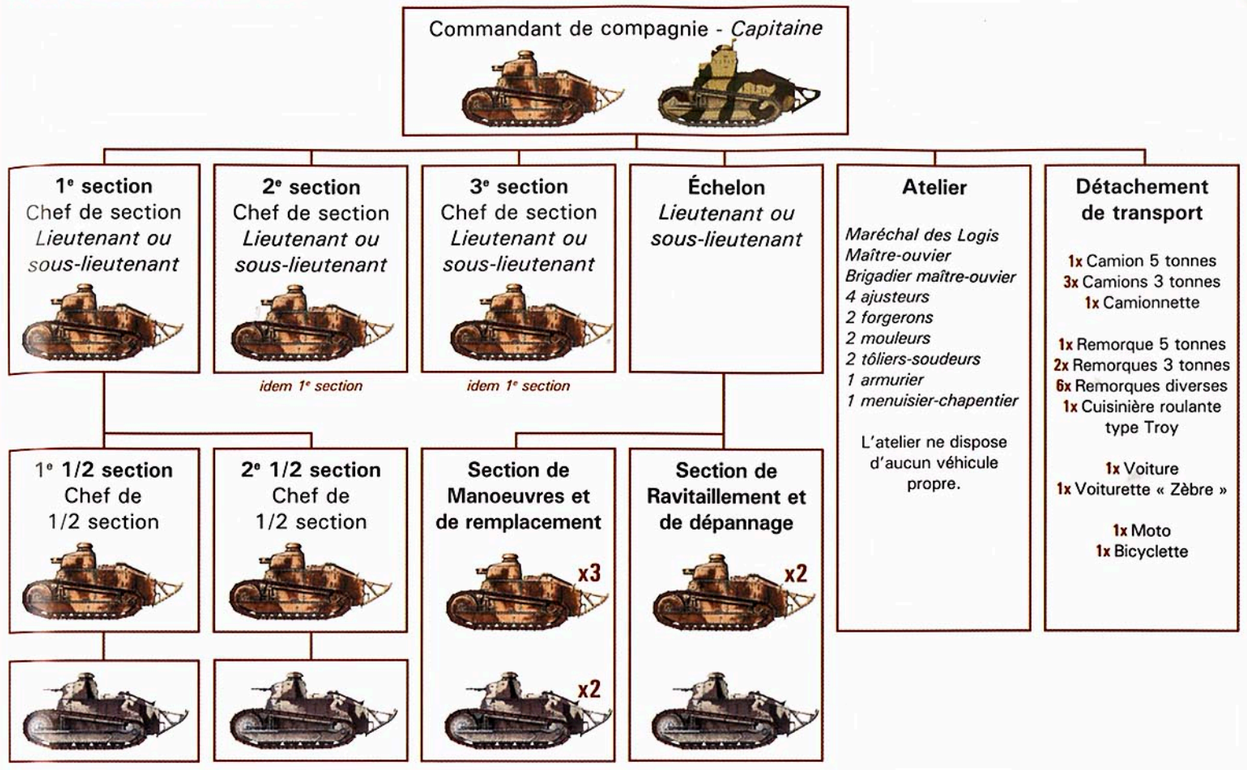
Deux jours avant le début d'un engagement, les engins doivent rejoindre des positions d'attente qu'ils quitteront la nuit précédant l'action pour se mettre en place sur des positions de départ invisibles de l'ennemi d'où ils s'élanceront une fois le moment venu. Dans la perspective d'opérations en rase campagne, dont on espère qu'elles reprendront dès l'été 1918, les unités de chars ont pour ordre de se conformer aux mouvements de l'infanterie, se plaçant autant que faire se peut en situation d'intervenir rapidement.

Dans l'offensive, les appareils légers sont conçus pour être exclusivement employés en masse. Un bataillon de chars agit ainsi au profit d'une division. La compagnie est mise à la disposition d'un régiment d'infanterie. Les sections, en liaison avec le plan d'engagement des bataillons du régiment, sont en général échelonnées en profondeur. En arrière du dispositif, une fraction avancée de l'échelon est positionnée pour être en mesure de ravitailler les blindés engagés et d'assurer sur place les dépannages. Les huit chars de l'échelon disposent de six remorques destinées à transporter pièces de rechange, ravitaillement et essence.

Une fois engagée, la section de chars forme un tout opérant de manière coordonnée, concentrant ses actions et se protégeant par flanquement mutuel. Elle se divise en deux demi-sections constituées d'un char-canon et d'un char-mitrailleuse. À l'instar des tactiques britanniques entre chars « *Male* » (armé de canons) et « *Female* » (armé de mitrailleuses), le char-mitrailleuse est toujours subordonné au char-canon. Ces binômes doivent agir de concert au combat ou en cas de panne. Une section de chars légers est prévue pour être engagée sur un front de 200 mètres. Le dispositif de marche théoriquement adopté sur le terrain prend la forme d'un échelon ouvert vers l'extérieur, les chars-mitrailleuse inféodés aux chars-canon étant placés derrière ceux-ci. Selon la nature de l'attaque, les appareils doivent progresser selon des itinéraires préalablement balisés si le terrain est bouleversé par l'artillerie, ou bien en formation « en bataille » dès la sortie des lignes dans le cas d'une attaque surprise sans bombardement préalable des lignes adverses. Les fantassins ont pour mission de faciliter la progression des appareils, notamment par la recherche des passages les plus aisés lorsque le terrain est accidenté. De manière générale, leur entrée en scène est assortie de tirs d'accompagnement, partiellement réalisés au moyen d'obus fumigènes.

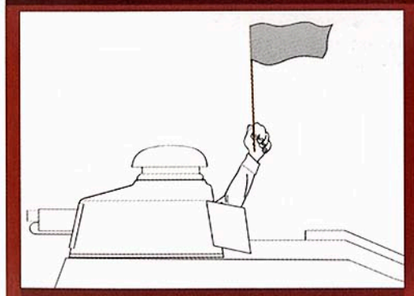
Compagnie de chars légers Renault (surnommé « cirque à roulettes » par les Poilus)

Organigramme au 24 juin 1918



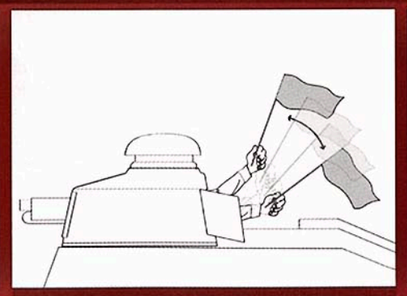
Codes de commandement aux fanions

utilisés au sein des unités de chars légers Renault



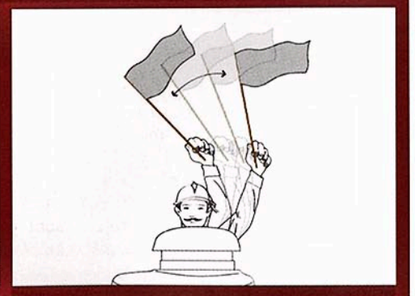
Fanion immobile en position verticale

- commandement préalable à toute communication, il doit être répété par le char subordonné.
- En cours de communication, il signifie « attention » ou « faite comme moi ».



Fanion agité de haut en bas

- il signifie « en colonne ».



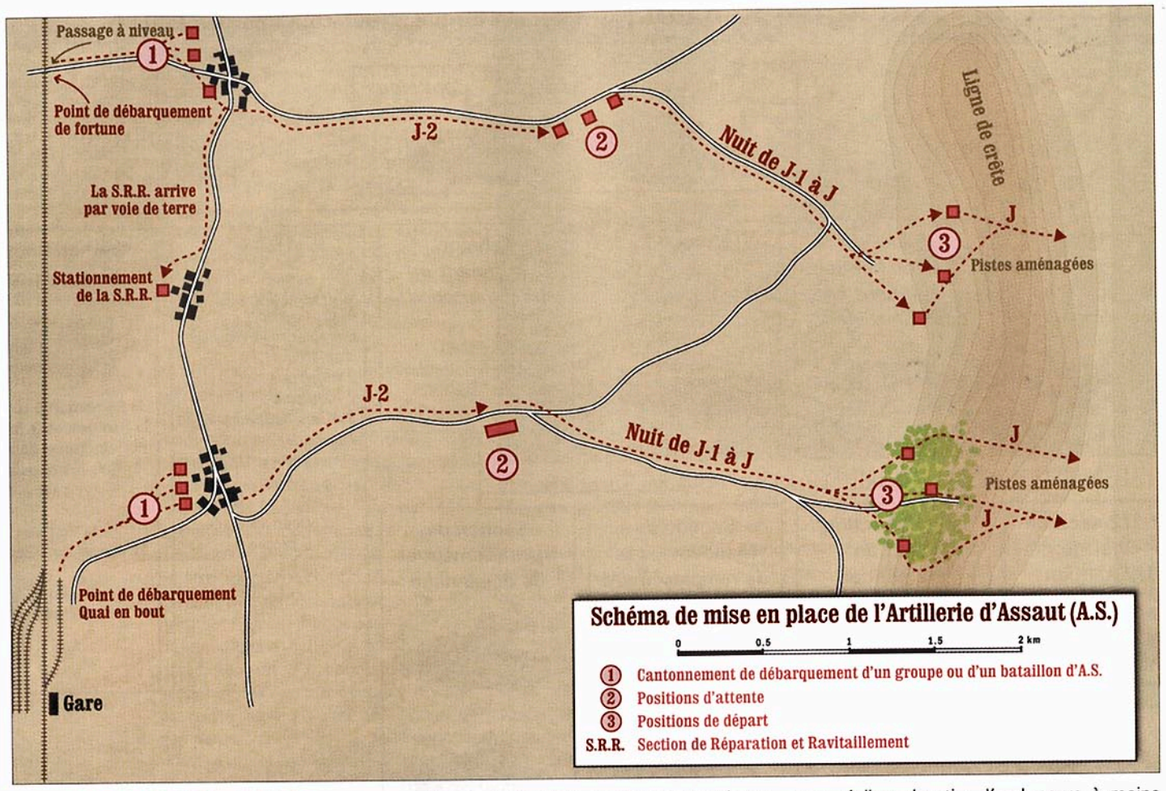
Fanion agité de gauche à droite

- il signifie « en bataille ».

Couleur des fanions

Toutes les couleurs sont autorisées à l'exception des suivantes :
- **Fanion jaune :** signal de détresse
- **Fanion vert :** couleur réservée du commandant de Compagnie
- **Fanion bleu de France portant la croix de Savoie blanche (40cm x 50cm) :** couleur réservée à la Section de Réparation et Ravitaillement (SRR)

Source : instruction provisoire sur la manœuvre des unités de chars légers du 24 juin 1918, ainsi que divers documents.



AU SERVICE DES « POILUS »

Pour appuyer les fantassins, les chars doivent éviter autant que possible d'ouvrir le feu par dessus les troupes amies. À cette fin, il leur est préconisé de systématiquement se porter en avant ou sur les flancs de l'infanterie. Combattant en liaison étroite avec les « Poilus », le « tank » doit devancer ceux-ci pour réduire les résistances ennemies qui se dévoilent au fur et à mesure de l'action. Au cas où les chars, lors d'une contre-attaque par exemple, viendraient à se trouver en arrière de l'infanterie, le chef de section a pour devoir d'immédiatement manœuvrer de manière à poster ses appareils en avant des fantassins. Au combat, les petits Renault ont pour consigne de n'effectuer que des tirs précis, à courte distance et rarement au-delà de 200 mètres, sur des cibles clairement repérées, afin d'exercer un puissant effet démoralisateur à l'encontre de l'adversaire. L'emploi du canon de 37mm est particulièrement préconisé à l'encontre des nids de mitrailleuses et des troupes prises sous un tir d'enfilade. L'obus de 37, lorsqu'il est utilisé pour réaliser des tirs d'embrasure à moins de 300 mètres, est aussi considéré comme efficace contre les ouvrages en terre ou bétonnés. Les mitrailleuses Hotchkiss sont destinées à ouvrir le feu sur un ennemi se déplaçant à découvert ou bien à aveugler les embrasures des fortifications de campagne et des positions de mitrailleuses. Au cours de l'action, les chars ont obligation de travailler en interaction, se protégeant les uns les autres. Tout char assailli par l'adversaire doit pouvoir être dégagé par un autre appareil utilisant la mitrailleuse ou l'obus de 37mm à mitraille. De manière générale, il est conseillé de pratiquer, quand cela est possible, la concentration des feux qui, réalisée avec rapidité, précision et violence, est de nature à briser une contre-attaque ou à faire « baisser la tête » à un adversaire faisant usage de ses armes dans la défense. Les tirs doivent être effectués à l'arrêt, de manière à être les plus précis possible et à ainsi éviter le gaspillage des munitions emportées au combat.

Leur action étant liée à celle du bataillon d'infanterie au profit duquel elles agissent, les sections de chars Renault sont généralement appelées à opérer de manière indépendante. Occasionnellement, deux sections peuvent néanmoins être conduites à travailler conjointement face à un objectif important, généralement un bois ou un village. Toute action menée en avant des lignes, sans accompagnement d'infanterie, dans un esprit de cavalerie, est interdite. En aucun cas les chars ne doivent s'éloigner à plus de 600 mètres des premières vagues d'assaut.

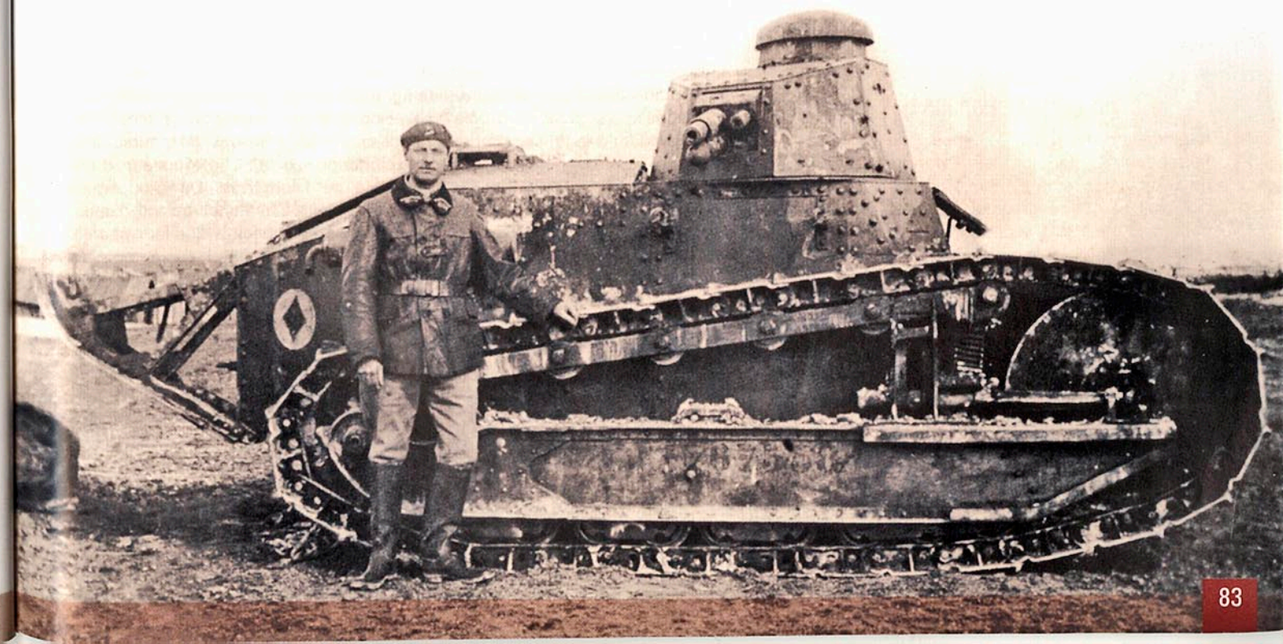
◀ Surprenante maquette grandeur nature d'un char Renault abandonnée par les Allemands durant la retraite de l'automne 1918. Cet engin, aux allures de char de carnaval, devait probablement servir à l'instruction des équipes antichars équipées de *Minenwerfer* léger type IMW n/A conçus pour réaliser des tir tendus ou bien pourvues du piètre fusil antichar *Tankgewehr 18* tirant une munition de 13mm. Ironiquement, du fait des clauses du traité de Versailles leur interdisant la détention et l'emploi de véhicules blindés de combat, les Allemands utiliseront ce même type de montage - appelés *Attrapen* - pour s'entraîner durant l'entre-deux-guerres ! Ce cliché a été pris à Origny-Sainte-Benoite, le 1er novembre 1918. Coll. Dutrône

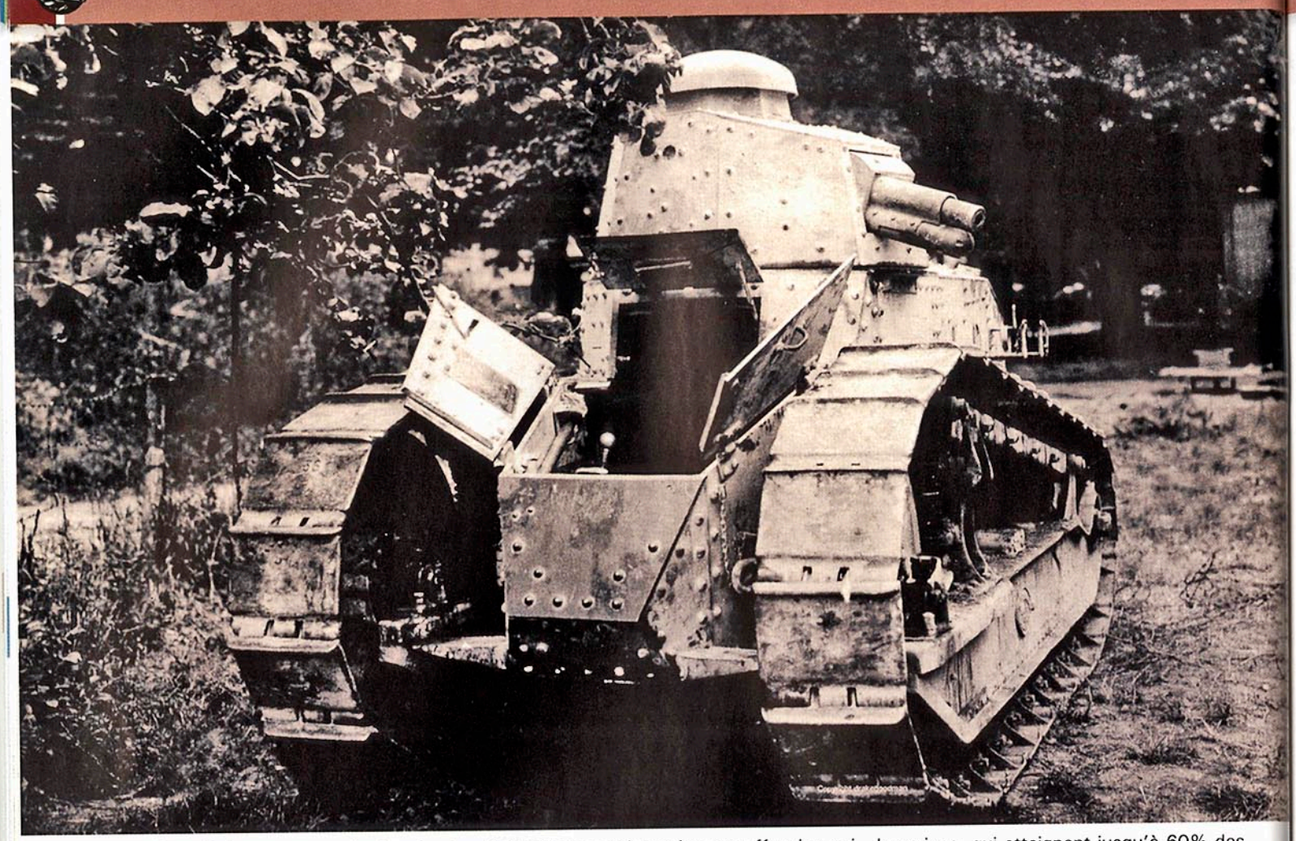
◣ **Page de gauche**
Mécaniciens affectés à l'atelier d'une compagnie de chars légers Renault photographiés en 1918. Coll. Savoie

▼ Photographie prise de profil, à une date inconnu d'un char léger. L'as de carreau inscrit dans un cercle peint à l'arrière de la caisse identifie, conformément aux instructions du 24 juin 1918, la 3e section de la 1e compagnie d'un Bataillon de Chars Léger. On remarque, à la gauche du canon de 37mm semi-automatique Puteaux 37/21, l'emplacement de la lunette de tir. Droits Réservés

D'un point de vue opérationnel, le chef de section ne dépend sur le terrain que du chef de bataillon de l'unité avec lequel il opère. Au sein du tandem char-fantassin, c'est ce dernier qui constitue l'élément dominant, dans la mesure où lui seul est à même d'organiser définitivement le terrain conquis. Les arrêts de l'infanterie dans les différentes étapes de sa progression doivent être utilisés pour combler les retards susceptibles de survenir. Ils doivent aussi être mis à profit pour effectuer des patrouilles en avant de l'objectif suivant, engager d'éventuelles sections de réserve et procéder aux recomplètements en essence et en munitions. Lorsque la percée est réalisée, les sections de chars légers doivent poursuivre leur avance avec les unités d'avant-garde ou, le cas échéant, en accompagnant les unités de cavalerie.

Dans la progression sur le terrain, c'est le char du chef de section, qui sert de base à toute la formation. Ce dernier donne ses ordres aux chefs des demi-sections au moyen de signaux exécutés à l'aide d'un fanion agité de manière convenue. Une fois les ordres reçus, les chefs des demi-sections sont à leur tour en mesure de répercuter les consignes reçues au char leur étant subordonné. C'est aussi au moyen d'un fanion qu'un engin immobilisé par une avarie se signalera. Selon les circonstances et en fonction des possibilités, celui-ci sera secouru en priorité par le second char appartenant à sa demi-section. Au sein d'un même bataillon, un système de marques distinctives inspirées d'un jeu de cartes, le Bridge, est en vigueur. Il permet par un simple coup d'œil d'identifier la compagnie et la section à laquelle un appareil appartient.





Lors d'un déplacement sur le terrain, le char du chef de section est de manière systématique en tête du dispositif, chacune des demi-sections étant commandée par un char-canon de 37mm aux ordres duquel est assujetti un char-mitrailleuse. Pour demeurer à portée visuelle de commandement, la distance d'un char subordonné à un autre char ne doit pas excéder une cinquantaine de mètres, la hauteur d'un char situé à cette distance couvrant exactement une fente de visée quand l'observateur appuie la tête sur la paroi opposée à celle-ci.

QUATRE MOIS D'UNE CHARGE HÉROÏQUE !

Rapidement devenus, à l'image de l'infanterie qu'ils servent, les « princes des batailles », les petits chars Renault vont participer à quatre grandes offensives au cours de l'été 1918, visant à reconquérir le terrain perdu lors des attaques allemandes du printemps menées par Ludendorff.

Le 1er août, la 10e Armée passe à l'attaque de la crête du Grand-Rozoy avec le soutien du 10e Bataillon de Chars Légers (BCL). La bataille se solde par un succès, qui permet la réduction de la poche de Château-Thierry, mais qui coûte aussi la perte d'une compagnie de Renault détruits par seulement deux pièces allemandes de « 77 » ! Du 8 au 18 août, dans la région de Montdidier, les 1e et 3e Armées attaquent en liaison avec les Britanniques. Les 9e, 10e et 11e BCL, ainsi que le Groupement II de Schneider participent à cette offensive qui connaît un fort succès initial avant de s'essouffler. Les pertes, de l'ordre de quinze appareils, sont relativement légères. Le 20 août, la 10e Armée repasse à l'offensive au nord de l'Aisne, soutenue par les 4e, 5e, 6e, 7e, 8e, 9e et 12e BCL accompagnés des Groupements II et XIII de chars moyens, totalisant respectivement 12 Schneider et 28 Saint-Chamond. Les combats sont rudes et les pertes importantes, à la hauteur des moyens engagés : 109 Renault et 6 Schneider ont été perdus lorsque cesse l'opération, le 16 septembre. Au même moment, du 12 au 15 septembre, cinq BCL dont deux appartenant aux Américains participent à la réduction du saillant de Saint-Mihiel durant laquelle ils jouent un rôle mineur. C'est cependant à la fin septembre que les chars légers vont connaître le plus grand engagement de leur histoire. Du 26 septembre au 8 octobre, dans le cadre de l'offensive franco-américaine d'Argonne et de Champagne, douze BCL, dont deux américains, et quatre Groupements de chars moyens sont lancés à l'assaut des lignes allemandes. Les 13e, 14e, 15e et 17e BCL ainsi que les Groupements de chars moyens IV et XI sont mis à la disposition des Américains tandis que la 4e Armée française bénéficie quant à elle de l'appui des 2e, 3e, 10e, 11e, 16e et 18e BCL, ainsi que des Groupements I et III. Soixante-quinze appareils légers et neuf moyens sont détruits. Ces chiffres, peu importants au regard des moyens engagés, dissimulent pourtant des pertes lourdes en vies humaines, qui atteignent jusqu'à 60% des équipages et comprennent, dans certains bataillons, l'intégralité des officiers !

Tandis que l'usure se fait chaque jour un peu plus sentir au sein des BCL, après quatre années de guerre de position, les petits « tanks » sont progressivement amenés à évoluer en rase campagne, expérimentant un mode de combat non prévu dans les instructions de juin 1918. Ainsi, le 16 octobre, une tentative de raid sur les arrières ennemis est montée avec les Américains sur le bois d'Haumont. C'est un échec. Courant octobre, culbutant l'ennemi dans les Flandres, du 3 au 18, les 1e et 12e BCL, pénètrent profondément en arrière de la ligne principale de résistance allemande, participant à des combats de localité et remplissant des missions de poursuite et d'exploitation sur une profondeur d'une vingtaine de kilomètres. Un groupement de quinze Saint-Chamond, qui ne dispose pas des mêmes capacités que les appareils légers, demeure quasiment l'arme au pied. Du 17 au 30 octobre, lors de l'offensive en direction de Guise, la ligne « Hindenburg » est percée et trois BCL, les 19e, 20e et 21e, participent à une progression de 24 kilomètres au cœur de la zone allemande.

Lorsque, le lundi 11 novembre 1918, sonnent les cloches de France pour annoncer la signature de l'Armistice, « ceux des chars », qui s'apprêtaient à poursuivre l'ennemi dans les Flandres et en Lorraine, ont fait la démonstration du caractère déterminant de leur action aux côtés de l'infanterie. Au cours de dix-neuf mois d'existence, l'AS aura réalisé 1 064 engagements de chars moyens pour 3 292 engagements de légers, entérinant par les chiffres l'incontestable supériorité du petit Renault sur ses homologues de première génération, Schneider et Saint-Chamond. Lorsque cessent les combats, 3 177 chars légers, tous types et constructeurs confondus, ont été livrés par l'industrie française.

DE LA VICTOIRE À LA DÉFAITE

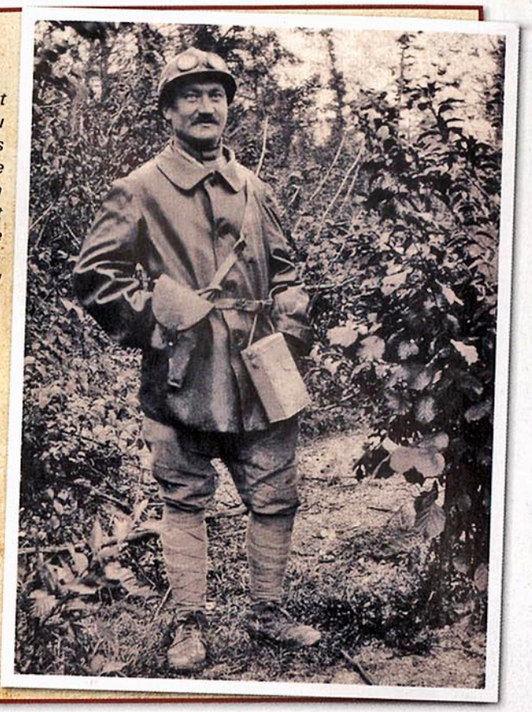
À l'issue de presque deux ans d'existence, à l'automne 1918, les chars français connaissent un période d'évolution exponentielle liée à une production industrielle qui a désormais atteint sa vitesse de croisière. L'Artillerie Spéciale semble alors en passe de devenir une entité spécifique, une Arme à part entière, s'efforçant de développer un système d'armes complet basé sur la complémentarité entre chars légers pour accompagner l'infanterie, chars moyens destinés à l'appui-feu et à la conquête d'objectifs, et chars lourds conçus pour être lancés contre les positions fortifiées. Outil désormais incontournable pour parvenir à percer les systèmes défensifs de l'ennemi, le char connaît à cette époque l'amorce d'un processus d'intégration interarmes. Le retour à la guerre de mouvement au cours des semaines précédant l'Armistice a conduit à expérimenter le combat en liaison avec l'aviation et l'artillerie, notamment dans la localisation des points fortifiés, la destruction des pièces antichars et l'utilisation de fumigènes. L'idée d'une infanterie d'accompagnement pourvue de véhicules à roues tout-terrain commence même à germer dans les esprits ; une expérimentation allant dans ce sens a notamment eu lieu avec le 262e RI, unité entièrement motorisée et entraînée à combattre avec les chars moyens. Le « tank », pour un certain nombre d'officiers visionnaires, est appelé à devenir autre chose qu'un simple outil au service du fantassin.

La fin de la guerre, pourtant, entraîne bientôt un ralentissement de la pensée militaire française, progressivement victime d'une certaine sclérose et de l'hostilité d'une opinion publique fatiguée par quatre années de tueries. En 1920, l'Artillerie Spéciale cesse d'exister et les appareils passent définitivement sous la coupe de l'Infanterie, entérinant de la sorte une fossilisation doctrinale qui conduira en grande partie à la défaite de 1940. Le char léger Renault, quant à lui, va demeurer, faute de crédits, la « bonne à tout faire » de l'Armée française, jusqu'à ce que l'arrivée au pouvoir de Hitler en 1933 conduise à la relance des programmes d'armement. Char de la Victoire en 1918, le petit appareil conçu par Louis Renault sera encore mis à contribution dans l'urgence des combats de mai puis de juin 1940 durant lesquels, totalement obsolète, il incarnera d'une certaine manière le char de la défaite après avoir été celui de la victoire ! ■

Le « chariste » français de 1918, soldat d'élite !

« Tous les militaires de l'AS doivent par l'instruction à pied, exécutée avec une correction absolue, la pratique continue des sports et une stricte discipline, acquérir l'attitude militaire sans laquelle il n'est pas de troupe d'élite. Le vrai soldat se reconnaît d'un coup d'œil à ces signes extérieurs : Démarche aisée et souple des hommes rompus aux exercices physiques quotidiens, cheveux courts et barbe rasée, salut très franc et exécution correcte, jusqu'à l'exagération, du « Garde-à-vous », c'est-à-dire immobilité et silence absolus. Le « Garde-à-vous » est un mouvement éducateur par excellence mais il perdrait toute sa vertu à n'être pas suivi, après un temps raisonnable, du commandement « repos ». Les manœuvres à pied doivent être courtes mais conduites avec entrain. « Rassemblement, à droite, à gauche, demi-tour » en feront tous les frais. Tout détachement se déplaçant pour un bref trajet en manœuvre ou en corvée emploie en principe le pas de gymnastique. Le chef, quel que soit son grade, n'hésitera pas à en prendre le commandement ; il faut que la voix du chef soit familière à la troupe. L'AS est une arme d'élite inspirant à tous, par son seul respect, admiration et confiance. »

Source :
« Instruction provisoire sur la manœuvre des unités de chars légers » du 24 juin 1918.



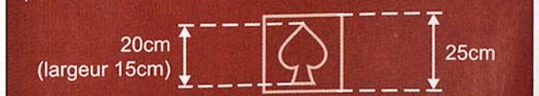
▶ Le « chariste » français de 1918. Celui-ci est habillé d'un veston de cuir destiné à le protéger des flammes. Le casque Adrian est du modèle standard dont la visière, bien encombrante à l'intérieur d'un char, sera supprimée à la fin de l'année 1918. Il est armé d'un revolver d'ordonnance Modèle 1892 et dispose d'un masque à gaz M2 contenu dans la boite métallique qui pend à son ceinturon. - Coll. Dutrône

Marques distinctives

utilisées pour l'évolution au combat des bataillons de chars légers

	1e compagnie	2e compagnie	3e compagnie
1e section	♠	♠	♠
2e section	♥	♥	♥
3e section	♦	♦	♦
Echelon	♣	♣	♣

L'ordre d'apparition des différents as correspond à celui du jeu de bridge. Le carré identifiant une 2e compagnie peut également être observé posé en pointe, c'est à dire que le carré de fond se transforme en losange.



Source : instruction du 24 juin 1918

LE PANTHER SE FAIT LA BELLE !

Ou la grande évasion de Fritz Langanke

Se faufiler en territoire hostile avec son char pour fausser compagnie à un ennemi bien décidé à vous réduire en miettes est une chose. Mais réaliser la même opération, en pleine offensive adverse, tout en étant à la tête de plusieurs chars et d'une colonne de véhicules hétéroclites embarquant des soldats démoralisés et pour certains apeurés en est une autre ! Cet exploit, Fritz Langanke, « patron » d'un *Zug* de Panther de la « Das Reich » le réalisera à la fin juillet 1944, dans le Cotentin, alors que les Américains viennent de déclencher « Cobra » et que le front allemand se désagrège à la vitesse de l'éclair !

Par Yannis Kadari

Ce récit a été écrit à partir d'entretiens accordés par Fritz Langanke, après-guerre, à divers magazines anglo-saxons.

Langanke voit le jour le 15 juillet 1919, à Gelsenkirchen, en Rhénanie-du-Nord - Westphalie. C'est donc au cœur du poumon industriel de l'Allemagne, la Ruhr, que le jeune homme grandit. Son horizon se limite alors aux hauts-fourneaux, aux chevalements des mines de charbon et aux cheminées des cokeries de sa ville surnommée la « cité des mille feux ». Pour échapper à un destin besogneux dans une usine sidérurgique, Langanke décide de se porter volontaire pour la *SS* en 1937. Enrôlé au sein du *SS-Standarte* « Germania », il fera toute sa carrière militaire au sein de la division « Das Reich ». Un temps affecté à la *10. Kompanie* du « Germania », il sera ensuite versé à l'*Aufklärungs-Abteilung* de la division, d'abord comme opérateur-radio puis comme commandant d'une automitrailleuse lourde. En 1942, il est transféré à la *Panzer-Abteilung* puis, en 1943, au *Panzer-Regiment*.

À LA VITESSE D'UN COBRA !

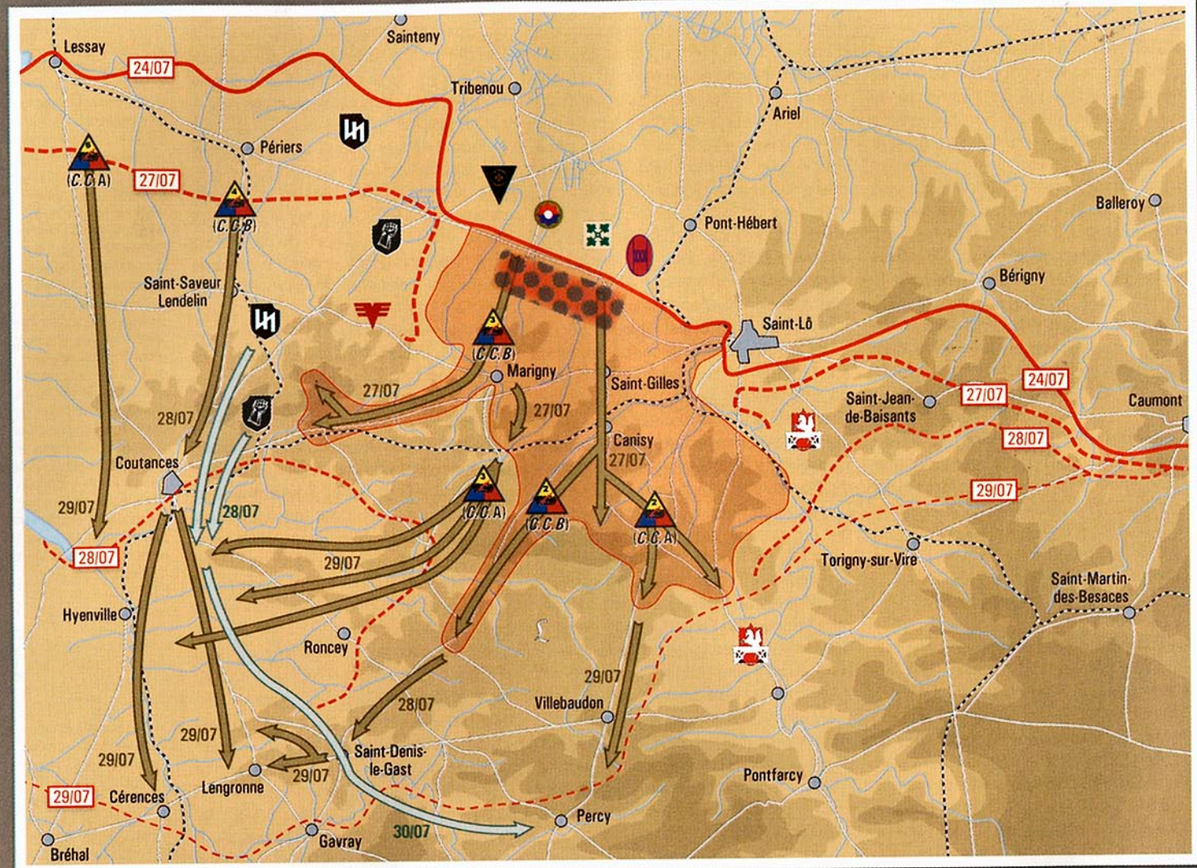
Au moment du débarquement allié sur les côtes normandes, en juin 1944, on le retrouve à la tête d'un *Zug* de quatre Panther de la *2. Kompanie* du *2. SS-Panzer-Regiment*. C'est à ce poste qu'il va combattre les Américains au sein d'une *Kampfgruppe* de la « Das Reich ». Le 25 juillet 1944, lorsqu'Omar Bradley déclenche l'opération « Cobra », Langanke et ses chars opèrent aux côtés d'un bataillon du *SS-Panzer-Grenadier-Regiment 3* « Deutschland » aux ordres de Helmut Schreiber. Les Allemands essaient de résister, de s'accrocher au terrain, de ralentir l'ennemi mais le rouleau compresseur américain est irrésistible. À l'image du sort de la *Panzer-Lehr Division*, frappée de plein fouet par le « *carpet bombing* » des B-17 et B-24, la ligne de front est démantelée, démantibulée, et la percée vite obtenue par les Sherman qui s'enfoncent de plus en plus loin en zone ennemie. Débordés et en passe d'être encerclés, les Allemands se replient tant bien que mal, talonnés par les *GI's*. Au soir du 27, les chars de la *3rd Armored Division* se préparent à couper la route allant de Coutances à Saint-Lô tandis que ceux de la *2nd Armored Division* ont atteint Notre-Dame-de-Cenilly. Les localités de Marigny et Lessay ont aussi été conquises. Dès le lendemain, Coutances tombe entre les mains de la *4th Armored Division* qui « déboule » du nord, depuis le secteur de Périers. Dans le même temps, les bourgs de Saint-Denis-le-Gast et Lengronne sont menacés par la *2nd Armored Division*. Au centre du dispositif allié, imperturbable, la *3rd Armored Division* poursuit sa route, poussant devant elle, tel un bulldozer, de nombreux éléments adverses incapables de se ressaisir durablement pour lui infliger un coup d'arrêt. Dans la nuit du 28 au 29, alors que les Allemands cherchent à rompre le contact et à décrocher pour échapper à l'encerclement, les Américains se préparent à leur asséner le coup de grâce. Dès l'aube, la marche infernale des chars reprend de plus belle. Lengronne, établi sur un carrefour routier de première importance, est libéré par la *2nd Armored Division*. Plus au nord, la *3rd Armored Division* contourne Roncey par une manœuvre d'enveloppement pour mieux filer plein ouest et ainsi couper l'axe Coutances-Lengronne. Parvenus aux abords de la route, ses éléments de pointe font jonction avec les tankistes de la *4th Armored Division* qui se sont eux-mêmes surnommés « *the Roosevelt's Butchers* », les « bouchers de Roosevelt », tout un programme… La poche de Roncey, du nom du village qui en marque *grosso modo* le cœur, vient de se former et nombreux sont les débris d'unités allemandes prises au piège en son sein, à commencer par Fritz Langanke et ses Panther rescapés des combats des jours précédents.

Ainsi, en moins d'une semaine, les Américains sont parvenus à faire voler en éclats les cadenas défensifs allemands établis dans le Cotentin. Bombardés par les quadrimoteurs de l'aviation stratégique, pilonnés jour et nuit par l'artillerie, mitraillés par les « *Jabos* », débusqués par les *GI's*, pourchassés par les Sherman, les *Landser* ont cédé sous la pression et n'ont eu d'autre choix que de se replier, en livrant des combats d'arrière-garde. Reste désormais pour ceux enfermés dans la poche de Roncey – de 5 000 à 7 000 hommes – à échapper à la captivité, en essayant de rejoindre les positions amies les plus proches. De fait, toute contre-attaque organisée est vouée à l'échec. En effet, les troupes sont démoralisées et épuisées, sans compter qu'elles sont d'une très grande hétérogénéité, que les lignes de communication sont rompues et que les structures hiérarchiques ont cessé d'exister. Outre les *Waffen-SS* de la « Das Reich » et de la « Götz von Berlichingen », des survivants de la *Panzer-Lehr Division* côtoient des fantassins des *91.*, *243.* et *353. Infanterie-Divisionen* ou encore des paras du *Fallschirmjäger-Regiment 6*. À ces combattants, pour la plupart privés d'armements lourds, sont venus se mélanger des personnels issus des services ou de la *Flak*, des hommes généralement peu habitués à se retrouver en première ligne. Toutefois, l'espoir n'est pas vain pour les Allemands car si les Américains sont allés vite, ils n'ont pu établir de positions fortes dans les zones récemment conquises. Il est ainsi impossible, pour un camp comme pour l'autre, d'avoir de certitudes quant aux axes sécurisés ou non, d'autant que la bataille fait encore rage et que le chaos est général. En bref, le brouillard de guerre est dense et les contre-attaques locales se multiplient, ce qui a pour conséquence des va-et-vient permanents dans certains secteurs du champ de bataille. D'une heure à l'autre, un bourg peut changer de mains à plusieurs reprises. Les Allemands vont donc chercher à « se faire la belle » en profitant du décalage existant entre les tankistes américains, très en pointe, et leurs camarades des divisions d'infanterie qui, quant à eux, avancent moins vite.

◀ Page de gauche : Couvert de branchages, un *Panzer V Ausf. A* Panther d'une unité cuirassée des *Waffen-SS* (vraisemblablement la « Hohenstaufen ») traverse une petite ville normande durant l'été 1944. Face à la menace constante des « *Jabos* » anglo-américains et à l'impuissance de la *Luftwaffe*, incapable d'assurer une couverture aérienne aux unités terrestres car mobilisée pour la défense du *Reich*, les chars allemands n'ont d'autre solution que de se transformer en « buissons montés sur chenilles » et de rouler de couvert en couvert. Les *Panzer* et véhicules de la *Kampfgruppe* de Fritz Langanke ne feront pas exception à cette règle, ce qui ne les empêchera pas de subir des assauts aériens aussi nombreux que sanglants…
ECPA-D

En médaillon : Fritz Langanke peu après son arrivée au « Germania ».
Droits Réservés

▼ Des soldats épuisés de la *Luftwaffe*, personnels d'une unité de *Flak* ou *Jäger* d'une *Luftwaffen-Feld-Division* - probablement la *16. Division* - traversent un village normand. Parmi les unités allemandes prises au piège dans la poche de Roncey figurent les restes de nombreuses unités de *Flak* et de *Fallschirmjäger* dont certains se joindront à la *Kampfgruppe* « Langanke ».
Bundesarchiv-Bildarchiv

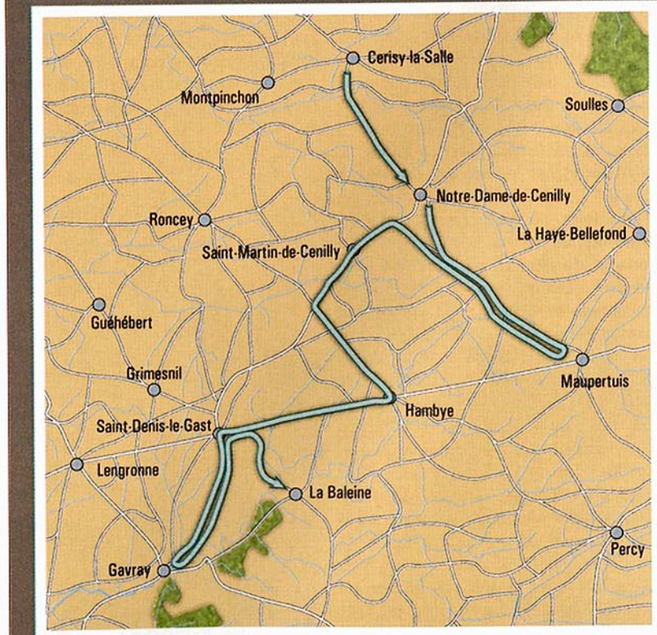


Opération « Cobra »

25 - 29 juillet 1944

- 2nd Armored Division
- 3rd Armored Division
- 4th Armored Division
- 6th Armored Division
- (C.C.A) Combat Command A
- (C.C.B) Combat Command A
- 2. SS-Panzer-division « Das Reich »
- 17. SS-Panzer-Grenadier-Division
- 83th Infantry Division
- 9th Infantry Division
- 4th Infantry Division
- 30th Infantry Division
- Carpet bombing
- Panzer-Lehr-Division
- 353. Infanterie-Division
- 352. Infanterie-Division

Note : Les divisions allemandes sont loin d'être à effectifs pleins et combattent le plus souvent sous forme de petites *Kampfgruppen* autonomes. Les groupements tactiques ou les unités de fortune ne sont pas représentés sur ces cartes.



Parcours de la *Kampfgruppe* « Langanke »

28 juillet - 1er août 1944

Deux échappatoires, deux grands axes vont ainsi être utilisés par les Allemands. L'un filant plein sud, vers Avranches, l'autre, vers le sud-est, en direction de Percy. C'est sur cet itinéraire, dans la nuit du 28 juillet 1944, que nous allons retrouver Fritz Langanke et ses *Panzerschützen*.

DANS L'ENFER DE RONCEY

Dans la nuit du 28, alors que le piège vient de se refermer sur les Allemands, Langanke et ses camarades reçoivent l'ordre de décrocher et de se replier en direction de Percy via Cerisy-la-Salle et Notre Dame-de-Cenilly. La *Kampfgruppe*, composée des quatre Panther du tankiste et de *Panzer-Grenadiere* du « Deutschland », doit rejoindre le gros de la « Das Reich » qui cherche à rétablir une ligne de front cohérente au sud-est de la poche de Roncey. L'unité de fortune est placée sous la responsabilité d'Helmut Schreiber, *Kommandeur* du *III. Bataillon* du « Deutschland ». Les consignes stipulent que le groupement tactique devra récupérer un maximum de retardataires au fur et à mesure de sa marche.

Le départ est donné à la faveur de l'obscurité. La colonne roule à allure modérée, du fait de l'encombrement des routes, feux éteints. Langanke, qui ouvre la marche, a posté deux fantassins sur les garde-boue de son char. Ils ont pour rôle de prévenir le pilote de tout obstacle. Écoutons le *Bordführer* : « *les routes comme les chemins sont encombrés de véhicules de tous les types. Certains sont en assez bon état. Ils ont manifestement été abandonnés par leurs occupants en fuite. D'autres sont par contre réduits à l'état de carcasses calcinées ou bien troués comme des écumoires par des balles ennemies. Au loin, surtout au nord et à l'est, on entend distinctement le fracas de la bataille et les pilonnages de l'artillerie américaine. Ils sont incessants. Les obus s'abattent sur la poche avec la régularité d'un métronome, implacablement.* »

Alors que l'aube ne tardera plus à poindre à l'horizon, la *Kampfgruppe* atteint un carrefour routier donnant sur l'axe Villebaudon-Lengronne, dans le secteur de Maupertuis. Tandis que les *Panzer-Grenadiere* giclent de leurs engins pour se déployer, Langanke fait aligner ses chars en ordre de bataille, à l'abri des frondaisons d'un bosquet. Prudemment, accompagné par Helmut Schreiber et de quelques hommes armés, il part reconnaître le secteur à pied. Et il ne lui faut que peu de temps pour comprendre que le carrefour qu'il doit emprunter est sous le feu ennemi : « *nous découvrons de nombreux véhicules allemands, pare-choc contre pare-choc. Disposés en deux files, ils occupent toute la largeur de la petite route de campagne menant au carrefour qui nous intéresse. La route est totalement bloquée. Des camions atelier, des véhicules sanitaires, des voitures de liaison et des fourgonnettes radio sont venus jusqu'ici, pour se jeter dans la gueule d'un loup américain plus carnassier que jamais. La plupart des conducteurs et des passagers ont fui, parfois en laissant tourner le moteur de leur engin, sans demander leur reste. Quelques chauffeurs sont piteusement cachés dans les bas-côtés ou derrière des arbres.*

◀ Des chars légers américains M5 équipés d'un système coupe-haies progressent sur une route du secteur de Marigny. Bien adaptés à la reconnaissance grâce à leur mobilité, ces petits blindés ne font pas le poids face aux chars moyens allemands. En cas de rencontre inopportune avec la *Kampfgruppe* de Fritz Langanke, les équipages américains n'auront d'autres choix que de fuir le plus rapidement possible et de signaler la présence des engins allemands à l'artillerie et à l'aviation tactique.
US Nara

◀ Inspectés par des soldats américains, ce Panther et ce *Panzer IV lang* semblent avoir été mis hors de combat par des unités terrestres alliées. L'absence de cratères de bombes, d'impacts de roquettes et la végétation intacte plaident pour cette hypothèse. Dans les combats à courte distance qui caractérisent les affrontements de chars en Normandie, notamment dans la zone américaine, les Sherman et *Tank Destroyers* sont loin d'être dépassés car leurs canons plus courts leurs permettent de manœuvrer plus aisément et de s'embusquer aisément. Or, à moins de 100 mètres, l'épais blindage d'un Panther est vulnérable aux projectiles perforants d'un 75 ou du 76,2 du M10. Lors de son périple, Langanke ne sous-estimera pas les chars alliés et n'hésitera pas à se replier pour s'ouvrir des angles de tir plus favorables.
US Nara

▲ Maîtrisant l'art du camouflage, les soldats allemands se révèlent plus expérimentés que leurs adversaires américains lors des combats dans le bocage normand. Bundesarchiv-Bildarchiv

▼ L'équipage de ce Panther *Ausf. G* déplace son char en plein jour, à couvert. Une manœuvre osée face aux chasseurs-bombardiers alliés mais, comme bien souvent, nécessité fait loi. Bundesarchiv-Bildarchiv

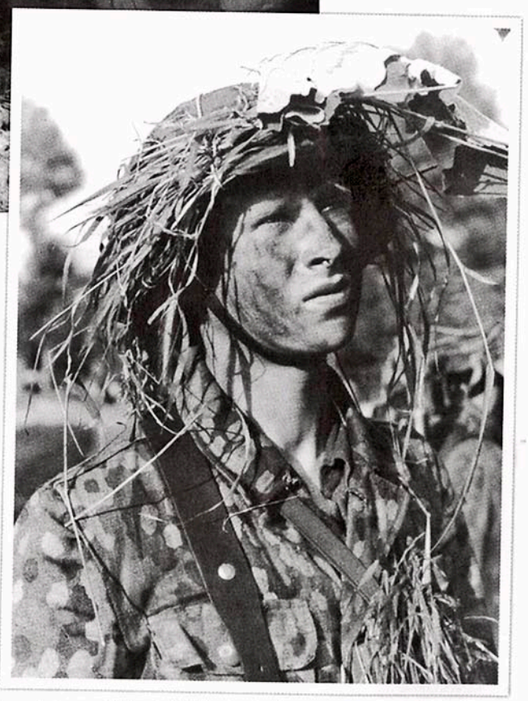
Des coups de feu sporadiques et quelques rafales rageuses de mitrailleuse indiquent que l'ennemi est là et bien là même ! » Pourtant, malgré les risques, Langanke doit passer, quitte à forcer le passage. Le soleil commence en effet à se lever et avec lui, bientôt, les cieux se rempliront d'une nuée de « *Jabos* » qui se feront une joie de transformer la bucolique campagne du Cotentin en un enfer digne de Dante. Le *Bordführer* le sait, tout comme Schreiber, qui est lui aussi un officier expérimenté. Il va falloir faire mouvement et vite !

Pour ce faire, Fritz Langanke se propose de déblayer la route avec son Panther. Aussitôt dit, aussitôt fait… enfin, presque ! Couvert par le reste de son *Zug*, le lourd engin démarre dans un épais nuage de gaz d'échappement. Quittant l'abri du bois, il s'engage à découvert sur le côté de la petite route. À bord, la tension est palpable car chacun sait que si un char ennemi est embusqué dans le coin, il n'aura aucun mal à mettre hors de combat le Panther. Le buste sorti de son tourelleau, malgré les risques liés à la présence d'un éventuel sniper, Langanke harangue énergiquement les quelques chauffeurs encore sur place pour qu'ils déplacent leurs véhicules. Mais peu réagissent et les choses se font avec une lenteur désespérante. C'en est à un tel point que l'équipage du Panther n'a plus guère d'autre choix que de s'engager sur le ruban d'asphalte pour y pousser les engins bloquant la progression. Tourelle à 6 heures, en première, le Panther dégage les véhicules gênants sur les bas-côtés. Le bruit des tôles fracassées par les 46 tonnes du char est effroyable. Des vitres volent en éclats, des pneumatiques éclatent, des carters d'huile et des radiateurs d'eau sont crevés. Pour éviter de caler, le pilote du Panther emballe sans arrêt son Maybach qui hurle de toute sa puissance. Un bus récalcitrant, lui-même bloqué par un camion, nécessite tout le talent et des trésors de maîtrise de la part du pilote qui, s'y reprenant à deux fois, parvient à mettre l'ensemble de côté. Plus loin, plusieurs Kübelwagen et un petit cabriolet de réquisition subissent un sort moins enviable puisque écrasés sans vergogne par le puissant *Panzer* qui ne s'embarrasse pas de tels obstacles sur son chemin. Bon an mal an, Langanke et ses hommes parviennent à ouvrir une voie pour le reste de leur colonne. Tandis qu'à l'arrière, le convoi se reforme, le char de tête continue à avancer pour bientôt atteindre la route Villebaudon-Lengronne. Au moment où le blindé traverse perpendiculairement la route, il est soudain pris pour cible par plusieurs armes

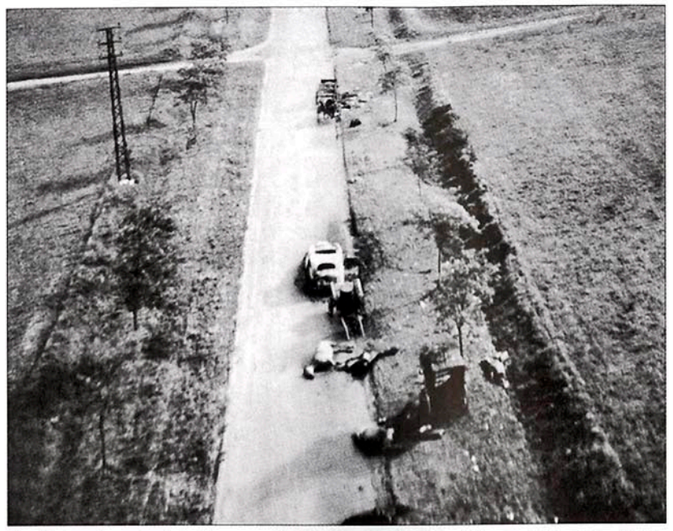
◀ Hummel et *Sd.Kfz. 251 Ausf. D* appartenant au *SS-Panzer-Artillerie-Regiment 2* de la « Das Reich » détruits dans le secteur de Roncey, à la fin juillet 1944. Dispersés par l'offensive américaine, dans l'impossibilité de se regrouper, les hommes de la « Das Reich » vont réaliser un véritable exploit militaire en se faufilant aux travers des lignes adverses. La « désorganisation » des troupes américaines engagées dans l'opération « Cobra » expliquera aussi, en partie, la réussite de cette percée. US Nara

automatiques, dont des mitrailleuses lourdes. Langanke a tout juste le temps de se mettre à l'abri et de verrouiller la trappe de son tourelleau que, déjà, le concert des miaulements aigus des balles qui ricochent sur l'épais blindage du Panther commence. Les Américains se déchaînent. Pour l'équipage les risques sont nuls mais cette grêle d'acier qui s'abat sur leur machine constitue déjà en soi une rude épreuve pour les nerfs.

Dans l'esprit de Langanke, les choses vont alors très vite : si lui et les trois Panther de son *Zug* peuvent se mouvoir sans soucis au travers de cette pluie d'acier, il n'en ira pas de même pour les *Panzer-Grenadiere* du « Deutschland » qui, pour la plupart, sont installés à bord de camions ; sans oublier les traînards récupérés en cours de route et qui circulent dans une multitude de véhicules mal protégés. C'est pour cette raison que l'homme décide de stopper son char avec la volonté de réduire au silence les points d'appui ennemis. Et bien mal lui en prend ! « *Au moment où nous nous immobilisons sur la route, nous sommes violemment secoués. Le char vient d'être touché ! Sonné, je commence à peine à reprendre mes esprits quand j'entends hurler mon pilote et mon opérateur radio :* « nous sommes en feu, nous n'y voyons plus rien ! » *Des langues de feu parcourent l'avant du char ! C'est un obus au phosphore, une saleté capable de provoquer des brûlures graves au point de carboniser un homme en quelques secondes ! Immédiatement, j'ordonne le repli tout en essayant de repérer le char ou le canon ayant ouvert le feu sur nous, en vain.* » Affolé, le pilote enclenche la marche-arrière et recule pour se mettre à défilement. Le *Panzer*, dont le glacis continue à flamber, s'engage dans un chemin vicinal. Mais il va vite, trop vite même. Hors de contrôle, il termine sa course dans un gigantesque monceau de caisses de munitions vides et de cantines militaires abandonnées. Heurtant de plein fouet l'obstacle imprévu, le char stoppe brutalement et son moteur cale. Malgré ses efforts, le pilote est incapable de faire redémarrer le Maybach. La solution viendra alors d'une bonne dose d'huile de coude et de plusieurs coups de manivelle pour faire repartir ce dernier. De nouveau en mouvement, Langanke fait manœuvrer sa machine pour la placer à l'abri, derrière un talus. Il gagne ensuite la terre ferme. En rampant, dissimulé dans les hautes herbes, il atteint bientôt le sommet d'un repli de terrain. De là, il scrute l'horizon et repère enfin son adversaire : un canon antichar habilement dissimulé sous un filet recouvert de branchages. Le camouflage est parfait, à un détail près toutefois : une gourde en métal posée au sol et sur laquelle le soleil se reflète trahit le stratagème. Par une série de gestes, avec moult précautions, l'Allemand guide alors son blindé afin de l'amener à défilement de tourelle, son canon n'étant qu'à quelques centimètres au-dessus du sommet du talus. Le tireur prend sa visée, méticuleusement. La tourelle pivote. Le *7,5cm KwK 42* s'aligne sur son objectif distant que de quelques centaines de mètres. Un obus explosif est enfourné dans la culasse du canon. « *Paré à faire feu* », annonce le chargeur. La « proie » du Panther est désormais placée au centre de son réticule de visée.



▲ Ses effets vestimentaires couverts de brindilles et le visage noirci, ce jeune *Waffen-SS* surveille attentivement le ciel normand. À la moindre alerte, un « *Achtung Jabos !* » retentira, le plongeant lui et ses camarades dans le fossé le plus proche. Bundesarchiv-Bildarchiv



▶ Ce modeste convoi allemand, principalement hippomobile, n'ira pas plus loin car il a été surpris à découvert, sur une route nationale, par un ou plusieurs « *Jabos* » en maraude. Au cours de la campagne de Normandie, comme Langanke et les siens en feront eux-mêmes l'expérience, toutes les cibles, même les plus insignifiantes, sont bonnes à détruire pour les pilotes alliés. En outre, bien souvent, des épaves de véhicules déjà réduits en miettes ou à l'état de carcasses seront de nouveau mitraillées par des chasseurs-bombardiers dont les pilotes n'hésiteront pas à en réclamer le crédit... US Nara

En face, les Américains ne réagissent toujours pas, ignorant tout de la menace mortelle qui pèse sur eux... Dans une assourdissante déflagration, le Panther est le premier à ouvrir le feu, réduisant sa cible en une énorme boule incandescente. Inutile de « redoubler » le coup. Les explosions des munitions s'enchaînent, couvrant de leur fracas les rafales des mitrailleuses ennemies qui se remettent à tirer dans tous les sens, sur un ennemi que les servants ne parviennent pas à localiser.

À l'arrière, Schreiber a observé toute la scène. Malgré le succès du *Panzerkommandant*, l'officier *SS* est convaincu qu'il ne sera pas possible de forcer les défenses ennemies sans concéder de lourdes pertes. Il décide donc de rebrousser chemin, de remonter vers le nord-ouest afin de récupérer la route de Saint-Denis-le-Gast puis de l'emprunter vers le sud, en espérant dégoter un point de passage moins dangereux. Prévenu par radio, le Panther esseulé en pointe fait demi-tour et rejoint le gros de la *Kampfgruppe*. Le soleil est déjà haut dans le ciel et, pour les Allemands, un macabre jeu de cache-cache avec les chasseurs-bombardiers alliés va bientôt débuter.

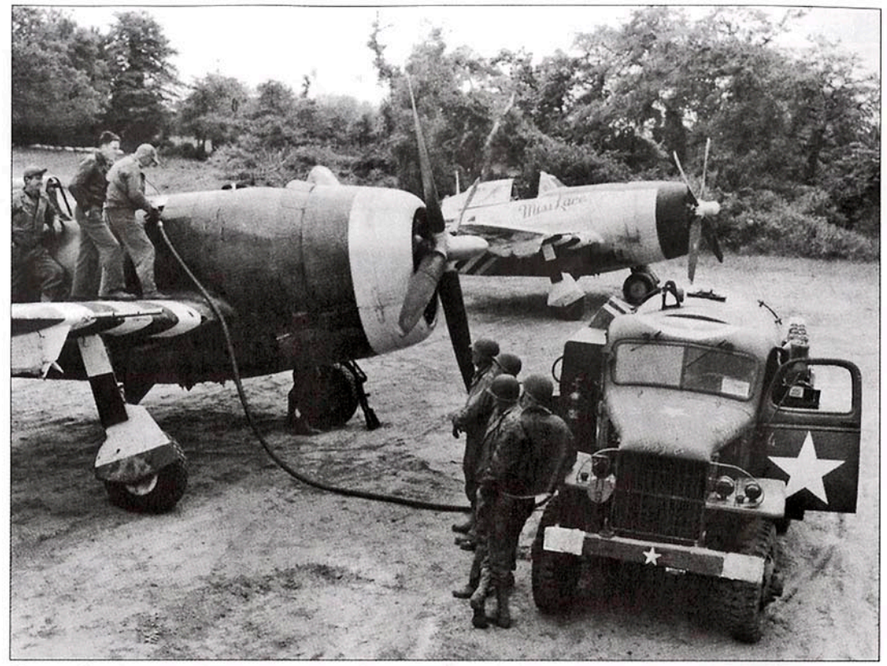
ACHTUNG « JABOS » !

« *Dans le ciel, quelques appareils alliés commencent à tourner. Ils sont à la recherche d'une proie,* explique Fritz Langanke. *Au fil des minutes qui passent, nous en dénombrons de plus en plus. Ils volent par deux, quatre, six voire plus. À bord de chaque véhicule, un ou plusieurs guetteurs sont préposés à la veille antiaérienne. Bien sûr, nous craignons par-dessus tout les* « Jabos » *car les effets de leurs mitrailleuses et de leurs roquettes sont destructeurs mais les « mouchards » sont aussi inquiétants. Ils sont certes inoffensifs en eux-mêmes mais que l'un de ces « moustiques » vous repère et vous pouvez être certain que dans les minutes qui suivent vous serez la cible d'un barrage d'artillerie délivré en bonne et due forme. D'autant que les artilleurs américains, à l'inverse des nôtres, n'économisent pas leurs munitions !* »

Pourtant, la chance semble être du côté de la colonne qui parvient à rouler, de couvert en couvert, sans être inquiétée par les P-47. Pour éviter le pire, les Allemands ont une tactique bien rodée. Le convoi est « saucissonné » en plusieurs rames qui avancent par bons successifs de quatre kilomètres maximum. Entre chaque groupe de véhicules, une distance de sécurité est respectée. L'important est de ne surtout pas attirer l'attention des aviateurs, d'où l'importance du camouflage. Le hameau de Saint-Martin-de-Cenilly est ainsi rejoint par la *Kampfgruppe* qui y arrive en plusieurs échelons. Jouant avec les ombres portées des haies du bocage qui entoure le bourg, les Allemands camouflent leurs véhicules pour s'offrir quelques instants de repos dans leur course effrénée contre la montre. Car il est un fait connu de tous : le temps ne joue pas pour eux, chaque heure passant permettant à l'ennemi de renforcer son dispositif autour de la poche. Bientôt, ordre de faire mouvement est donné. Et, de nouveau, les rames se mettent en route.

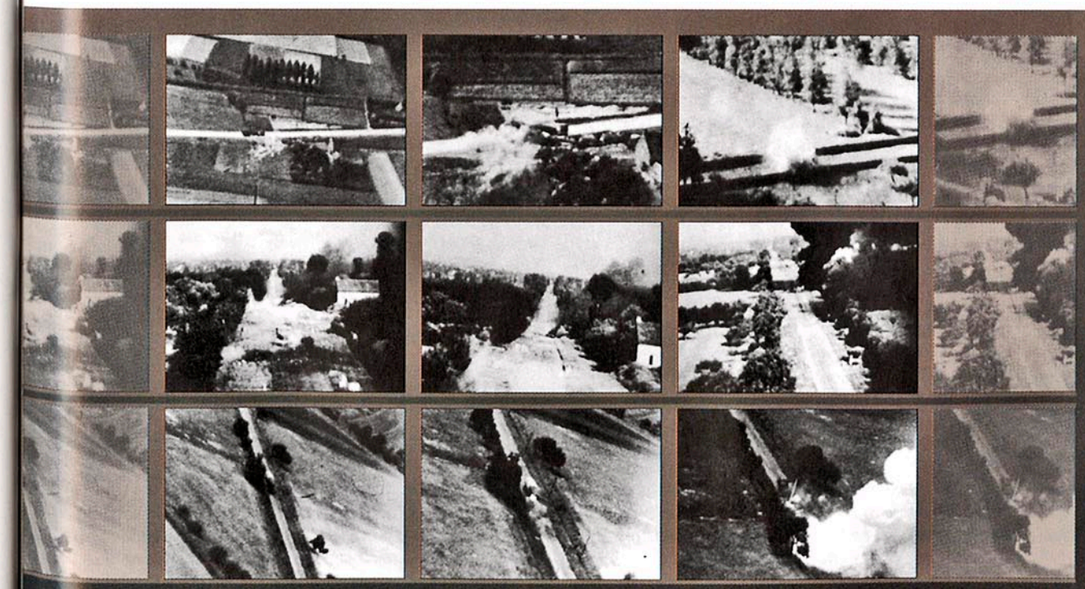
Mais cette fois, la chance ne sourit pas aux audacieux qui cherchent à s'évader. Alors que la tête de colonne aborde le lieu-dit de la Valtolaine, une nuée de P-47 surgissant de nulle part s'abat sur eux. Remontant la route à basse altitude et à grande vitesse, l'un derrière l'autre, les monomoteurs mitraillent les véhicules. La première de leurs victimes est un camion tractant une voiture en panne. Zigzagant sur la route pour éviter le pire, le chauffeur du poids lourd en perd le contrôle et verse dans un fossé. Touchés, d'autres engins sont mis en feu. La panique gagne les conducteurs qui cherchent leur salut en accélérant mais, comble de malchance, la route s'avère être bloquée par les débris d'un convoi détruit la veille. Il faut s'arrêter, manœuvrer, quitter l'asphalte et tenter de se mettre à l'abri sous des arbres, près d'une haie ou contre les ruines d'une maison. À bord des Panther, les équipages ne sont pas rassurés, car une rafale de mitrailleuse atteignant les grilles de ventilation du moteur suffit à le détruire et donc à immobiliser le *Panzer*. Or, dans un tel cas, l'immobilisme, c'est la mort assurée.

Fritz Langanke évoque ces attaques aériennes : « *La route est bloquée par des carcasses de véhicules. C'est une voie sans issue. Les avions ont donc tout le temps de virer de bord, de calmement choisir une cible puis de refaire une passe. Comme nous ne disposons pas de canons antiaériens, les pilotes ne prennent quasiment aucun risque et s'en donnent à cœur joie. Ce soir, ils trinqueront sûrement à leurs courageux exploits... Seule consolation pour nous, ils n'ont pas de roquettes. Mais voici que l'artillerie alliée entre dans la partie ! Chacun tente de s'en sortir en quittant la route mais les pertes sont lourdes et plus de la moitié de nos véhicules sont détruits. Partout des camions qui brûlent, des cadavres affreusement mutilés, des blessés qui agonisent, des soldats affolés qui courent dans toutes les directions. Le* Kommandeur *de la* Kampfgruppe, *Schreiber, a disparu. Aux dernières nouvelles, il aurait été vu en avant de la colonne, parti en reconnaissance pour trouver une échappatoire.*



▲ Normandie, été 1944. Des P-47 Thunderbolt sont ravitaillés par un camion-citerne Chevrolet. L'appareil au second plan n'est autre que celui du *Colonel* Dyke Meyer, « patron » du *84th Fighter Wing*. Ce redoutable avion d'attaque au sol est armé de huit mitrailleuses Browning M2 *Cal. 50* (12,7 mm) et de dix roquettes de 127mm capables de détruire le plus lourd des *Panzer*, des projectiles qui « brillent » toutefois par leur imprécision. US Nara

▶ Ces soldats de la *Heer* semblent apprécier leur récente prise, une Jeep américaine. Ces engins capturés sont une aubaine pour l'Armée allemande qui manque cruellement de véhicules de servitude. Les risques de tirs fratricides sont évidemment le revers de la médaille de telles pratiques. Pour ces hommes, le jeu en vaut toutefois la chandelle car, à pieds, ils n'ont aucune chance d'échapper aux troupes américaines mécanisées et/ou motorisées. Bundesarchiv-Bildarchiv



◀ Ces extraits de films saisis par des ciné-mitrailleuses de chasseurs-bombardiers alliés, les « *Jabos* » tant redoutés des *Landser*, illustrent la difficulté pour les véhicules allemands de se déplacer en plein jour sur les routes normandes. Bien souvent, oser emprunter une route non bordée par les arbres ou les haies équivaut à une mort certaine, les mitrailleuses de 12,7 mm des P-47 américains et les canons de 20 mm des Tempest britanniques hachant littéralement les véhicules non blindés et leurs occupants. Dans les faits, seule la présence d'une pièce quadruple *Flakvierling 38* de *2cm* dans un convoi allemand peut éventuellement dissuader les pilotes de fondre sur leur proie... Et encore ! US Nara

▲ et ◥ Pour ces parachutistes allemands prisonniers des troupes alliées, la guerre est finie. La *Kampfgruppe* de Langanke comprend des soldats appartenant au *Fallschirmjäger-Regiment 6*. Transportés dans des véhicules légers ou à même les caisses des chars, ces hommes vont payer un lourd tribut à l'aviation d'assaut alliée qui va sans cesse harceler les petits groupes de combat allemands qui tentent de rejoindre leurs lignes. US Nara

C'est donc à moi que revient le commandement du groupement mais je n'ai pas le temps de donner mes ordres car, déjà, les « Jabos » *reviennent à la charge. Deux de mes Panther sont perdus. Il faut s'en sortir. Sur la plage arrière, notre barda est en feu. Il ne faut surtout pas que l'incendie gagne le moteur ou les réservoirs d'essence, sinon, ça sera la fin pour nous aussi. J'ouvre ma trappe, je m'extraie du tourelleau, je saute à l'arrière puis je jette le tout à terre, me brûlant gravement la main au passage. La douleur est atroce. Je suis à peine de retour à bord que déjà nous sommes l'objet d'une nouvelle attaque. Les balles qui heurtent notre blindage font des bruits stridents. Pas de doute, nous sommes une cible de choix et ils vont s'acharner sur nous. Le pilote fait de son mieux pour mettre le* Panzer *à couvert mais les avions attaquent sans cesse. Soudain, un bruit rauque nous rend momentanément sourds. Une rafale de mitrailleuse vient de violemment arracher une pièce métallique fixée au toit de la tourelle par quatre gros boulons, y laissant un trou béant d'un diamètre d'une dizaine de centimètres ; incroyable, on voit le jour à travers l'ouverture ! Le chargeur et moi-même avons la même idée au même moment, il faut aveugler cette brèche avec les moyens du bord, coûte que coûte, car, sinon, la prochaine fois, les balles pourront entrer dans la tourelle et faire de nous de la charpie. Nous ne trouvons rien de mieux que de le boucher avec un bout de couverture en laine. Une protection ridicule qui a pour seul mérite de nous rassurer. L'équipage est à deux doigts de craquer mais évacuer le Panther reviendrait à se suicider. Et puis, nous sommes maintenant proches d'un havre de paix, un verger entouré de haies épaisses, qui nous permettra de nous soustraire à la hargne ennemie. Du moins, l'espère-t-on. Dehors, pour les fantassins, c'est l'enfer. À une centaine de mètres devant nous, des* Fallschirmjäger *courent pour survivre. Soudain, une myriade de petits nuages poussiéreux se met à les poursuivre avant de les rattraper sans mal. Et voici ces hommes en train de « danser » avant de s'affaisser et de tomber au sol ! Ils ont été « couchés » par un* « Jabo » *qui nous a survolés pour s'en prendre à eux. L'avion est passé à moins de cinq mètres au-dessus de nous ! Déjà, un autre appareil mitraille les corps sans vie. Puis, c'est au tour d'un troisième de s'acharner sur eux. Les malheureux sont déchiquetés, réduits en bouillie, méconnaissables. À cause de l'impact des balles qui les déchirent, les cadavres sautillent sur place, comme s'ils étaient victimes de spasmes ou d'épilepsie… C'est dramatiquement grotesque. Écœurant. Mon pilote assiste à toute la scène à travers son épiscope. Son malaise est palpable. Il semble comme hésiter, ralentit puis stoppe, refusant de continuer à rouler car cela le conduirait à passer sur les dépouilles de nos camarades. Il craque, ses nerfs lâchent. Il tremble, bafouille, hurle, jure dans l'*Intercom. *Il veut évacuer le char et il faut toute la force de persuasion de mon pistolet pour le ramener à la raison. Sans lui, nous aurions été irrémédiablement perdus car immobiles. Sans nous, dehors, son espérance de vie n'aurait pas été de deux minutes.* »

Langanke et son équipage, suivis par le second et dernier Panther survivant de son *Zug* – aux ordres d'un *Bordführer* au nom prédestiné : Panzer ! – parviennent à « semer » les chasseurs-bombardiers et à s'abriter dans le verger. Ils y sont rejoints par quelques traînards et des éléments de leur *Kampfgruppe*. Pour autant, nul n'est réellement tiré d'affaire puisqu'un nouveau bombardement d'artillerie s'abat sur le secteur. Puis, le calme revient, enfin. Le pilonnage cesse tandis que le ciel se vide des vrombissements menaçants des avions. Seul un « mouchard », un Piper Cub chargé des observations et du guidage d'artillerie, continue à tourner en rond, paisiblement, avant de s'éloigner à son tour. Toute menace est écartée, pour le moment, en tout cas.

JEU DE CACHE-CACHE MORTEL

L'après-midi étant largement entamé, chacun se prépare à reprendre la marche vers la liberté dès que le soleil aura disparu. Langanke envisage de rouler vers le village d'Hambye, sur les bords de la Sienne, avant d'obliquer vers Gavray, une bourgade nichée au cœur d'une jolie petite vallée où s'écoule la rivière. En attendant, l'heure est au bilan pour les 300 hommes de la *Kampfgruppe*. La troupe, de plus en plus hétéroclite car rejointe par des retardataires issus d'unités diverses, parvient à retaper quelques véhicules, dont des semi-chenillés. Mieux encore, deux Panther et un *Panzer IV lang* abandonnés par une unité de la *Heer* en retraite sont découverts en état de marche dans une grange voisine ! Les réservoirs des véhicules endommagés sont vidangés et les pleins complétés dans la mesure du possible. Des rations ainsi que des munitions sont distribuées aux soldats. Peu après 22h00, Langanke et son Panther prennent la tête de la colonne et s'enfoncent dans l'obscurité. Ils sont bientôt rejoints par deux canons d'assaut d'une *Sturmgeschütz-Brigade* dont les équipages errant cherchent eux aussi à fuir l'encerclement américain et à rejoindre les lignes allemandes. Peu après, un Panther de la *Kampfgruppe* casse l'un de ses barbotins. Il est laissé sur place, sans avoir été sabordé, pour d'évidentes raisons de discrétion.

À cette occasion, Langanke réorganise son groupement. Il roulera en tête, à faible allure, escorté par une section démontée de *Panzer-Grenadiere* du « Germania » tandis que la flanc-garde sera assurée par des *Fallschirmjäger* armés de *Panzerfaüste* et d'armes automatiques, avec pour mission de protéger la colonne des « casseurs de chars ». À environ 500 mètres, suivront les deux *StuGe* et leurs passagers, des *Waffen-SS* chargés de les protéger. Derrière, plus loin encore, se déploiera la longue cohorte d'engins, de la manière suivante : le Panther commandé par Panzer, les semi-chenillés, les camions, les véhicules légers puis, fermant la marche et assurant l'arrière-garde, le *Panzer IV* et le dernier Panther encore en état de combattre. Les engins rouleront feux éteints, à une vingtaine de mètres les uns des autres. Sauf urgence, le silence radio a été décrété. Les cigarettes sont proscrites, un briquet allumé, même durant quelques secondes, pouvant se voir de loin. Enfin, sur tous les véhicules, des guetteurs armés ont été postés. La marche vers Hambye reprend à bonne allure mais pas pour longtemps…

« Sur la droite de ma colonne, une fermette est en flammes. Je demande à mon pilote de ralentir et ordonne aux fantassins de rester en retrait car ce coin ne me dit rien qui vaille… Et mon intuition ne va pas me trahir ! À la lueur de l'incendie, je découvre la silhouette caractéristique d'un Sherman à canon long [Langanke fait ici référence aux M4A1 armés de la pièce de 76,2mm – NdlA] *paisiblement stationné dans un champ. Notre réaction est immédiate. L'infortuné est touché de plein fouet par un perforant.*

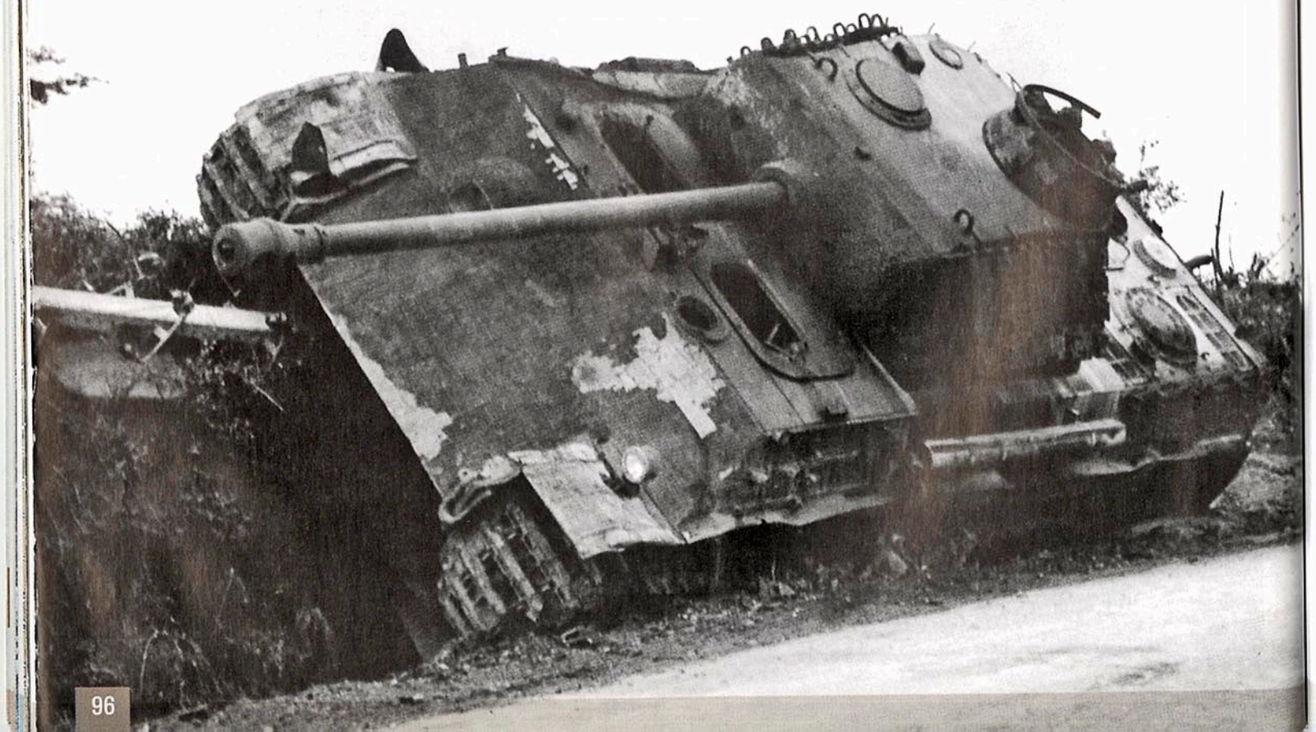
▲ Parqués en bordure d'un aérodrome aménagé dans un champ de la région de Carentan, ces P-47D « Razorback » du *81st Fighter Squadron, 50th Fighter Group* ne semblent pas beaucoup perturber les paisibles ruminants du coin… Si le P-47 est la terreur des équipages de *Panzer*, il est aussi craint par les servants des pièces légères de *Flak* car cet avion est difficile à abattre. Nombre de P-47 pourront ainsi revenir jusqu'à leur base, criblés de projectiles, y compris dans le moteur ! US Nara

◀ Des pilotes de chasseurs-bombardiers américains viennent observer sur le terrain le résultat de leurs attaques. Ce Panther, sans doute un *Ausf. G*, semble avoir été frappé de plein fouet dans sa plage moteur. L'explosion, suivie d'un incendie, a démantibulé le bloc moteur et le train de roulement du char qui s'est affaissé sur sa suspension. Contrairement à une légende bien établie, ce type de victoires est rare et peu de *Panzer* succomberont directement sous les projectiles des aviateurs alliés. Il est vrai que les roquettes antichars alliées sont bien imprécises… En revanche, leur impact psychologique sur les équipages allemands était quant à lui bien réel ! US Nara

▲ Le *SS-Untersturmführer* Fritz Langanke commande un *Zug* de la *2./SS-Panzer-Regiment 2* de la *2. SS-Panzer-Division* « Das Reich » durant la bataille de Normandie. L'homme survivra à son audacieuse sortie du *Kessel* (« chaudron ») de Roncey puis à la guerre, qu'il finira à la tête de la *2. Panzer-Kompanie* de sa division. Bien que discret, il témoignera de ses batailles à de nombreuses occasions, dans des revues et des ouvrages anglo-saxons. Langanke est toujours en vie de nos jours. Droits Réservés

Comme il ne flambe pas, mon tireur « redouble le coup ». Touché de nouveau ! Mais toujours pas de flammes. Qu'importe, il est neutralisé et c'est bien là l'essentiel. Le règlement des chars américains étant similaire au nôtre, il me paraît évident que cet engin ne s'est pas aventuré seul jusqu'ici. Il va donc falloir foncer pour sortir d'un éventuel guêpier et traverser, sans s'y appesantir, la route menant de Roncey à Hambye. En tête de colonne, notre Panther bondit et gagne en vitesse. La route est juste devant nous. Nous accélérons encore, écrasant au passage un canon antichar dont les servants ont tout juste le temps de s'écarter. Halte ! Juste avant de franchir le ruban d'asphalte, parce que l'on n'est jamais trop prudent, je fais tirer un coup de canon dans l'axe du chemin que nous emprunterons. Rien. Le Panzer *redémarre puis passe la route. Au moment où nous arrivons de l'autre côté, je repère deux Sherman à l'arrêt, embusqués près d'une haie. L'un à côté de l'autre, ils nous offrent innocemment leurs flancs. Parce que nos munitions commencent à se faire rares et que je préfère conserver intact le potentiel de mon Panther pour un possible combat de rencontre avec des chars ennemis, je décide de confier la destruction de ces blindés au duo de* StuGe *qui nous accompagne. En profitant de l'effet de surprise, ces derniers devraient y parvenir sans prendre de gros risques. Pourtant, à ma grande surprise, les* Bordführer *se montrent timorés, allant même jusqu'à refuser de remplir la mission que je viens de leur assigner. Le ton monte et j'enrage au point de faire pivoter ma tourelle vers l'un des engins, menaçant de le réduire en miettes s'il n'obtempère pas ! Bien qu'apeurés, les équipages cèdent et remplissent leur devoir. Les Sherman sont détruits. Il est temps de nous remettre en route. Derrière, le reste de la colonne suit, renforcée par de « nouvelles recrues », isolées ou en groupe, qui viennent sans cesse gonfler nos rangs. Au fur et à mesure de ma progression, je découvre de nouvelles cibles, comme cette colonne d'*Half-Tracks *bourrés de munitions qui sauteront les uns derrière les autres en nous offrant un vrai feu d'artifice. Depuis les camions et les semi-chenillés, nos fantassins se déchaînent sur l'infanterie adverse, surprise en flagrant délit d'affolement. La panique est totale chez les Américains qui se montrent incapables de nous arrêter, abandonnant même leurs véhicules sans résister. Ceux-ci font alors la joie de nos soldats. Tel un brise-glace, roulant à pleine vitesse, mon Panther fait feu de toutes ses mitrailleuses pour s'ouvrir une voie dans les défenses ennemies. Rugissant, mitraillant, canonnant, poussant des carcasses en feu, les 46 tonnes d'acier de mon char laissent une empreinte sanglante sur le champ de bataille ! Soudain, à 150 mètres, face à moi, déboule un engin américain, un Sherman. Il fonce, cherchant à gagner une position favorable depuis laquelle il pourra couper notre axe de progression et nous « allumer ». Sans réfléchir, j'ordonne au pilote de stopper le Panther et au tireur d'engager la cible. Le* Panzer *s'immobilise dans un grand grincement. Le tireur cadre sa cible. Paré ! Feu ! Le tireur actionne le dispositif de mise à feu mais rien ne vient. Le coup ne part pas. L'obus reste désespérément bloqué dans la culasse du canon. L'homme s'acharne, s'agace, peste mais rien n'y fait ! Notre dernière heure est-elle arrivée ? Non ! Par un coup du sort extraordinaire, pris dans son élan, le char américain chute dans un profond fossé dont il ne parvient pas à remonter ! Endommagé, il « agonise » au fond. Sans traîner, nous décrochons, d'autant qu'au loin, un groupe de Sherman en maraude fait son apparition avant de disparaître dans l'obscurité, sans nous avoir vus. »*

Dans les heures qui suivent, alors que le jour ne tardera plus, la colonne de Langanke, qui totalise maintenant plus de 700 hommes et des dizaines de véhicules en tout genre, roule vers Lengronne. Le bourg est contourné par le sud puis les Allemands poursuivent en direction de la petite ville de Cérences, aux abords de laquelle la Sienne est franchie. La *Kampfgruppe* oblique ensuite vers Gavray, où nous retrouvons Langanke. « *Nous arrivons près de Gavray. La localité est en feu. Elle est d'ailleurs encore prise sous les bombardements américains.*



Impossible de filer vers le sud. Il nous faut remonter vers Saint-Denis-le-Gast, avant de nous diriger vers l'est, vers nos lignes. Nous quittons la route juste avant le lieu-dit de La Baleine où nous trouvons un petit pont pour refranchir la Sienne. » Au moment où les Allemands s'apprêtent à emprunter le modeste ouvrage d'art, celui-ci est pris pour cible par les artilleurs adverses. La passerelle tient mais elle est sérieusement endommagée et il faut tout le courage des chauffeurs pour s'y engager, l'un après l'autre, avec précaution. Au passage des *Panzer*, le pont chancèle mais reste debout. Le danger est omniprésent. Toutefois, de l'autre côté, c'est enfin la délivrance qui attend nos hommes : une forêt de panneaux leur indique en effet qu'ils sont désormais très près des positions amies. Dès ce moment, la colonne se délite et chacun, seul ou en groupe, regagne les restes de son unité. Un peu plus loin, une patrouille de « *Kettenhunde* », des hommes de la *Feldgendarmerie*, indique à Langanke, qui a conservé sous ses ordres les éléments de la « Das Reich » et les blindés, où trouver un poste avancé de la division. Mais voici que, déjà, le jour se lève et qu'avec lui les premiers « *Jabos* » sont de retour ; d'ici peu, la chasse aux « Boches » va reprendre de plus belle. Le temps presse !

Épuisés, le *Panzerkommandant* et ses *Panzerschützen* s'engagent sur un chemin creux se mettre à l'abri, près d'une ferme, dans un verger, tandis que la colonne, désormais confiée au *Bordführer* Panzer, s'éloigne pour rejoindre ce qu'il reste de la « Das Reich ». Désormais, l'équipage du Panther est donc seul. La fatigue gagne les cinq hommes qui se pensent en sécurité, malgré les vrombissements des avions, au loin. Il fait de plus en plus chaud. Il est bientôt midi. Allongés dans l'herbe sous leur Panther recouvert de branchages, les tankistes goûtent à un repos mérité, persuadés que l'ennemi n'est pas près de les rattraper. Pourtant, un détail tarabuste le chef de char ensommeillé. Bien sûr, dès son arrivée dans le verger, Langanke a vu l'épave d'un Panther mais ce n'est que maintenant qu'il se remémore mentalement le petit trou aperçu sur le flanc de la tourelle. Un impact de bazooka ! C'est un bazooka qui a terrassé le « fauve », une arme de contact d'une portée de quelques dizaines de mètres seulement. Conclusion ? Des *GI's* sont dans le coin ! D'ailleurs, l'information est bientôt confirmée par un groupe de *Landser* en retraite passant dans le secteur. Immédiatement, Langanke sonne le branle-bas de combat ! L'équipage embarque en catastrophe et le char démarre. À bord, tous sont aux aguets, d'autant que des « *Jabos* » écument les cieux. Roulant de couvert en couvert, le Panther parvient à échapper à ses prédateurs aériens. Le soir venu, alors que le réservoir du *Panzer* est presque à sec, ce dernier croise les restes d'une colonne de ravitaillement. Les pleins sont faits depuis un camion-citerne intact et la machine repart vers son destin, en pleine nuit.

ÉPILOGUE

Au sortir d'un hameau en ruines, le Panther traverse un nouveau déluge de fer et de feu administré par l'artillerie adverse. Un galet de roulement est endommagé par l'éclat d'un obus de gros calibre. Et comme il abîme les patins de chenille à chacun de leur passage, il va falloir l'ôter. Plus facile à dire qu'à faire cependant, car les boulons ont été faussés. Seul moyen pour amputer le Panther de cet indésirable, le faire sauter à coups d'explosif ! Une charge d'un kilo règle la question. « Boitillant », l'engin roule cahin-caha.

À l'aube, Langanke rejoint le bourg de Beauchamps, situé à une quinzaine de kilomètres à l'est de Granville. De là, après avoir évité des unités américaines en reconnaissance, il prend la direction de Villedieu-les-Poêles puis de Percy, au nord, où il fait enfin jonction avec le PC du *Panzer-Regiment* de la « Das Reich », dans la nuit du 31 juillet au 1er août 1944. Après un périple épique de plusieurs jours en territoire hostile, soulagés, Langanke et ses hommes prennent quelques heures de repos. Leur machine révisée et réparée, ils repartiront très vite vers le front où ils affronteront de nouveau les Sherman et les « *Jabos* ».

Pour son action, Fritz Langanke sera proposé par ses supérieurs pour la *Ritterkreuz*, décoration qui lui sera remise le 27 août 1944. L'homme survivra à la guerre, achevant sa carrière militaire à la tête d'une *Panther-Kompanie* de sa division. ■

▲ Lors de son « évasion », Langanke pourra compter sur le renfort bienvenu de deux *StuGe* pour augmenter la puissance de feu de sa *Kampfgruppe*. L'officier *SS* pestera contre leurs équipages, qu'il trouve trop timorés. Une opinion qu'il convient de relativiser car le canon d'assaut allemand, bien qu'il puisse détruire sans difficulté un Sherman, n'affiche pas la même réactivité qu'un Panther en combat rapproché. La faute en incombe principalement à sa pièce en casemate. US Nara

◀ Ce *Panzer V Ausf. G* carbonisé a fini sa course sur un monticule de terre, sur le bas-côté d'une route normande, à moins qu'il n'ait été poussé là pour libérer le passage (notez le poteau électrique pris sous la masse du *Panzer* !). Les Panther sont le fer de lance du groupe de combat du *SS-Untersturmführer* Fritz Langanke. Leur mobilité leur permet de prendre à contre-pied les embuscades des chars américains et leur puissance de feu en fait de redoutables prédateurs capables de venir à bout de tous leurs adversaires ! US Nara

Anciens numéros

Commandez dès à present les anciens numéros de Batailles & Blindés, consultez les sommaires détaillés ou bien encore vérifiez leur disponibilité sur notre site : www.caraktere.com

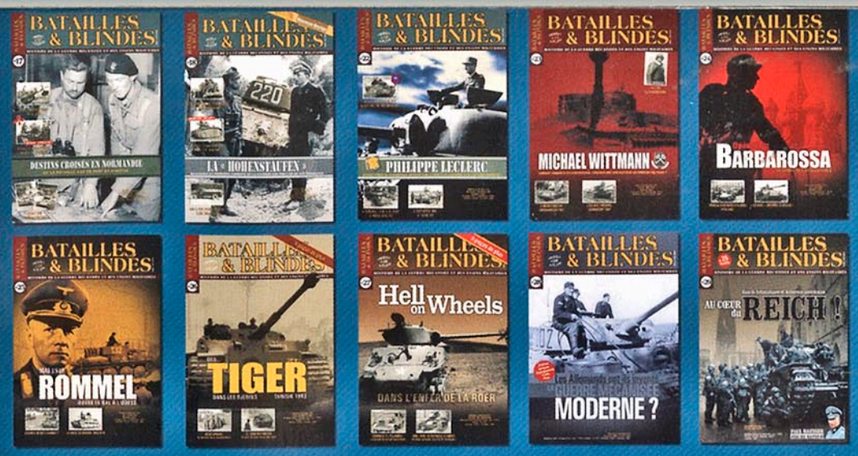
N°25
- Les véhicules blindés italiens 1910-1943 (suite & fin)
- Rommel ouvre le bal à l'Ouest
- Le Sherman « Crab », organisation des unités et tactiques de combat
- Le siège de Bardia - Halfaya
- « La vie de château », combattre dans les « Tanks » de la Grande Guerre
- *Guards or not Guards ?*

N°26
- Dans l'enfer de la Roer, La « Hell on wheels » face à la 9. Panzer-Division
- Un trio de T-34/85 à Ternopol
- Des Tiger dans les Djebels !
- Le Tank Destroyer, « Un tueur de char ou un...char tueur »
- Bodo Spranz - As méconnu de la sturmartillerie

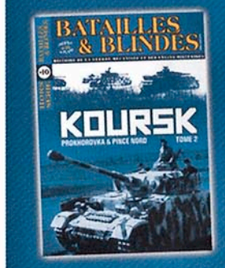
N°27
- Dans l'enfer de la Roer (suite & fin)
- La bataille de Korsun-Shevchenko
- « Tiger country », les unités blindées lourdes allemandes en Italie, été 1944
- Mai 1940 - la bataille d'Arras
- La « Old Ironsides » au combat, retour d'expérience de la campagne de Tunisie
- Le Sherman du *Brigadier* Harvey

N°28
- Les « Dix » de Diên Biên Phu Jusqu'au bout avec les paras et la Légion !
- **DOSSIER SPECIAL :** Les Allemands ont-ils inventés la guerre mécanisée moderne ?
  - Les penseurs : Guderian & consorts
  - La doctrine : Le « Blitzkrieg »
  - La Panzer-Division TYP 1944
  - Les matériels : État des lieux
- Khem Karan & Chawinda Tournants de la guerre indo-pakistanaise de 1965
- Les Tank Battalions américains

N°29
- Un pont trop loin ? La 3. Panzer-Division entre dans la danse !
- La course vers Münster Guards et Airbornes au coeur du Reich !
- Paul « Papa » Hausser, un soldat comme les autres ?
- Des chars de la « Colo » pour stopper les Chinois ! Le RBCEO en Indochine
- Couper la route du fer ! La 342e CACC dans la campagne de Scandinavie
- Les Tank Battalions américains « Parents pauvres » de l'Army (suite & fin)
- Les tankistes de la division « Ariete » à Bir Hakeim Les combats du 27 mai 1942



HORS-SÉRIE N°10



KOURSK

TOME 2 : PROKHOROVKA & PINCE NORD

Depuis lors, placées en fer de lance de la pince Sud et parties de la région de Bielgorod, les *Panzer-Divisionen* du *Generalfeldmarschall* Manstein, dont celles du *II. SS-Panzer-Korps*, malmènent les unités du Front de Voronej. Les 12 et 13 juillet, tout semble devoir se jouer à Prokhorovka où va se dérouler une bataille – aussi décisive qu'elle n'est devenue mythique – opposant *Panzerschützen* et *Panzer-Grenadiere* du *II. SS-Panzer-Korps* aux tankistes de la 5e Armée blindée de la Garde soviétique. Les corps d'élite du *Führer* et ceux du *Vojd* vont ainsi se livrer à un combat sans merci car la décision, du côté de la *Wehrmacht*, ne peut plus être emportée qu'ici.
L'opération « Zitadelle » au nord du saillant de Koursk est bien plus que compromise... Le salut allemand ne peut donc plus venir que de la pince Sud, où Manstein espère encore pouvoir remporter une victoire éclatante à Prokhorovka. Dès lors, le combat qui s'engage sera décisif pour la suite de la guerre à l'Est. *Landser* et *Frontoviki* le savent.
Koursk est l'une des batailles parmi les plus acharnées, les plus épiques et les plus cruciales de toute la Seconde Guerre mondiale ! Une bataille durant laquelle chars et équipages tiendront le premier rôle au fil des 130 pages de ce nouveau Hors-Série de « Batailles & Blindés » abondamment illustré de profils d'engins et de photos souvent inédites. Ne manquez pas l'occasion d'embarquer à bord des Panzer de la « Leibstandarte » et des T-34/76 de la 5e Armée blindée de la Garde !

Bon de commande à retourner à : ***CARAKTERE - Service abonnements***
306, avenue du Prado - 13008 Marseille - FRANCE

Abonnements :

☐ Oui, je m'abonne à **Batailles & Blindés** pour une année, soit 6 numéros, à partir du n°31 inclus.
France : 35.00 € - UE, Suisse et DOM-TOM : 40.00 € - Reste du monde : 45.00 €

☐ Oui, je m'abonne à **Batailles & Blindés** pour deux années, soit 12 numéros, à partir du n°31 inclus.
France : 65.00 € - UE, Suisse et DOM-TOM : 75.00 € - Reste du monde : 85.00 €

☐ Oui, je m'abonne à **Trucks & Tanks Magazine** pour une année, soit 6 numéros, à partir du n°13 inclus.
France : 35.00 € - UE, Suisse et DOM-TOM : 40.00 € - Reste du monde : 45.00 €

☐ Oui, je m'abonne à **Trucks & Tanks Magazine** pour deux années, soit 12 numéros, à partir du n°13 inclus.
France : 65.00 € - UE, Suisse et DOM-TOM : 75.00 € - Reste du monde : 85.00 €

Anciens numéros :

☐ Oui, je souhaite recevoir les anciens numéros de **Batailles & Blindés** indiqués ci-dessous au prix de 8.00 € pièce, frais de port inclus pour toutes les destinations :
N° : .....

☐ Oui, je souhaite recevoir les anciens numéros de **Trucks & Tanks Magazine** indiqués ci-dessous au prix de 8.00 € pièce, frais de port inclus pour toutes les destinations :
N° : .....

Hors-séries :

Oui, je souhaite recevoir les hors-série de Batailles & Blindés cochés ci-dessous :

- Prix France : 12.90 € - UE, Suisse et DOM-TOM : 16.50 € - Reste du monde : 20.00 €
  ☐ N°2 - Opération Daguet. ☐ N°3 - L'épopée du 6e GRDI.
- Prix France, Belgique : 14.90 € - UE, Suisse et DOM-TOM : 18.90 € - Reste du monde : 22.90 €
  ☐ N°4 - Stalingrad. ☐ N°6 - Afrika-Korps / Tome 1. ☐ N°7 - Les dragons d'acier.
  ☐ N°8 - Afrika-Korps / Tome 2. ☐ N°9 - Koursk / Tome 1. ☐ N°10 - Koursk / Tome 2.

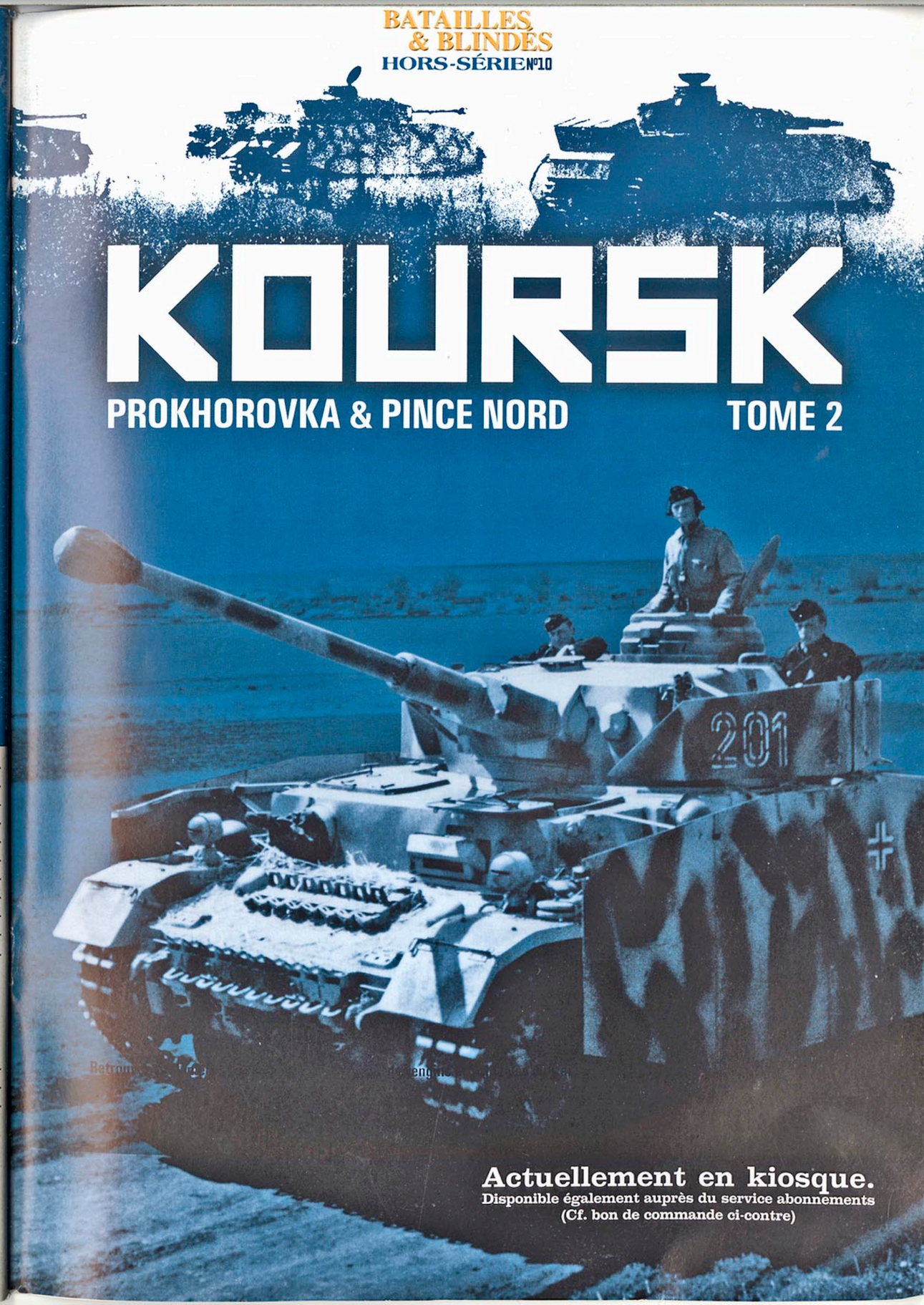
☐ Oui, je souhaite recevoir le hors-série n°1 de **Trucks & Tanks Magazine** au prix de, frais de port inclus pour toutes les destinations, France : 14.90 €
UE, Suisse et DOM-TOM : 18.90 € - Reste du monde : 22.90 €

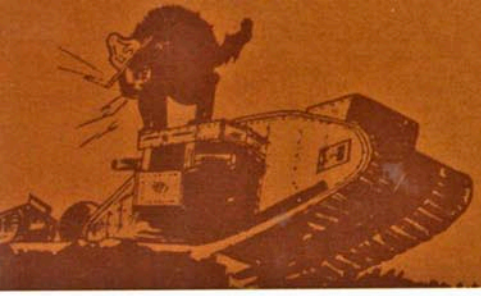
Nom : .....
Prénom : .....
Adresse : .....
.....
.....
.....
Code postal : .....
Ville : .....
.....
Pays : .....
E-mail : .....

Règlement :

☐ Chèque à l'ordre de Caraktère
☐ Virement Swift ☐ Mandat postal
☐ Carte Bancaire :
Numéro: .....
Date d'expiration : .....
Cryptogramme visuel : .....
(3 derniers chiffres au dos de la carte) :
Signature :

Attention ! Les Eurochèques, cartes Maestro et Visa-Electron ne sont pas acceptés.
Pour éviter toute erreur, merci de bien vouloir écrire lisiblement.



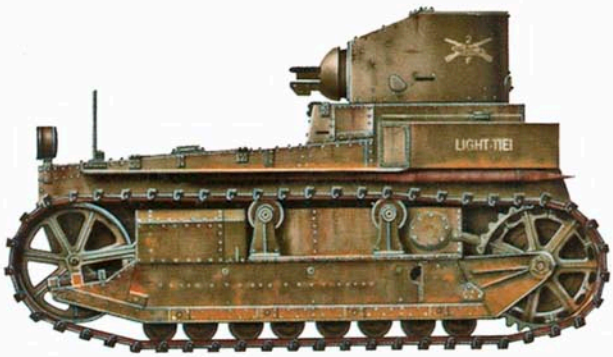


TREAT'EM ROUGH!

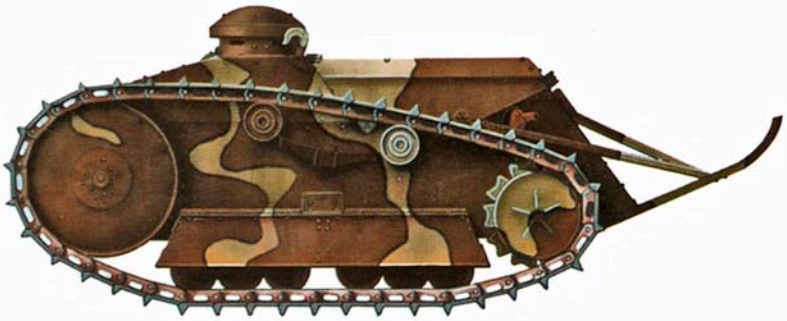
Les débuts des « *Tanks* » américains

des origines à 1930

© M. Filipiuk / Batailles & Blindés, 2009

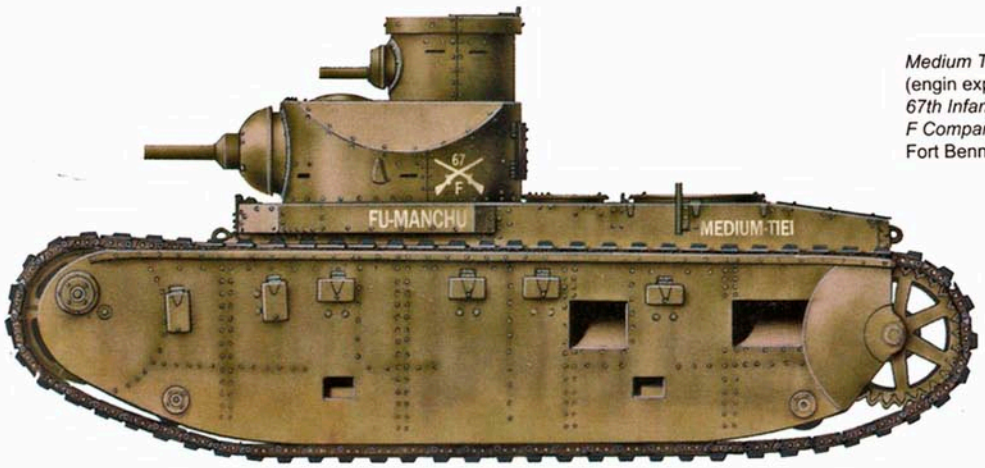


Light Tank T1E1
(engin expérimental produit par la James Cunningham, Son & Co.)
2nd Tank Regiment
F Company
Fort Benning, États-Unis, 1932



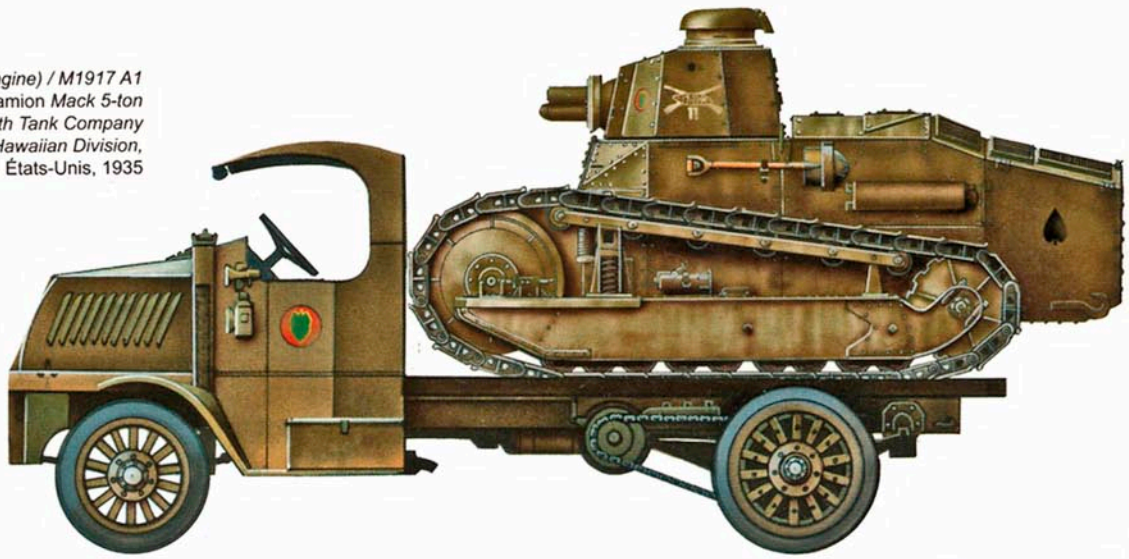
Ford *3-ton Light Tank / M1918*
Little Rock, Arkansas, États-Unis, 1919

Engin doté d'un camouflage expérimental utilisé dans le cadre des « *Victory Loans* » (« levées de fonds »).



Medium Tank « A » ou T1E1 / M1921 « Fu-Manchu »
(engin expérimental produit par l'arsenal de Rock Island)
67th Infantry Regiment (Medium/Heavy Tanks)
F Company
Fort Benning, États-Unis, 1934

6-ton Light Tank (Franklin Engine) / M1917 A1
Porté sur camion *Mack 5-ton*
11th Tank Company
(rattachée à la) *Hawaiian Division*,
Schofield Barracks, Hawaii, États-Unis, 1935



Les engins sont tous à échelle constante